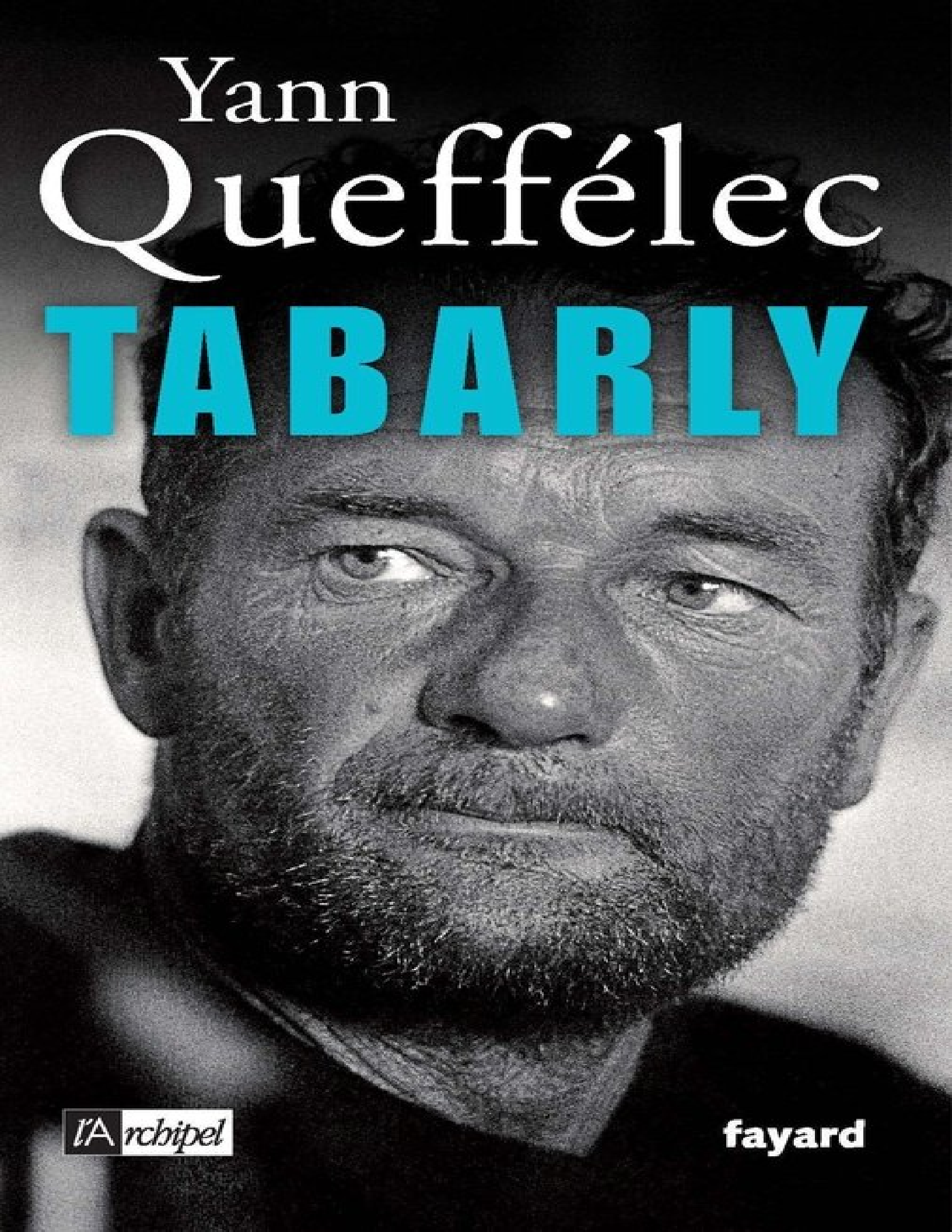
Yann Queffélec

TABARLY



l'Archipel

fayard

DU MÊME AUTEUR

ROMANS

Le Charme noir, Gallimard, 1983.
Les Noces barbares, Gallimard, 1985. Prix Goncourt.
La Femme sous l'horizon, Julliard, 1988.
Le Maître des chimères, Julliard, 1990.
Prends garde au loup, Julliard, 1992.
Disparue dans la nuit, Grasset, 1994.
Noir animal, Bartillat, 1995.
La Force d'aimer, Grasset, 1996.
Happy Birthday Sara, Grasset, 1998.
Osmose, Laffont, 2000.
Boris après l'amour, Fayard, 2002.
Vert cruel, Bartillat, 2003.
Moi et Toi, Fayard, 2004.
Les Affamés, Fayard, 2004.
Ma première femme, Fayard, 2005.
La Dégustation, Fayard, 2005.
L'Amante, Fayard, 2006.
L'amour est fou, Fayard, 2006.
Le Plus Heureux des hommes, Fayard, 2007.

ESSAIS

Béla Bartók, biographie, Mazarine, 1981 ; Stock, 1993.
Tendre est la mer, La Martinière, 2006.
Passions criminelles, avec Mireille Dumas, Fayard, 2008.

JEUNESSE

Le Poisson qui renifle, Nathan, 1994.
Le Pingouin mégalomane, Nathan, 1994.

BEAUX LIVRES

Le Soleil se lève à l'ouest, photographies de Jean-Marc Durou, Laffont, 1994.
Horizons, photographies de Philip Plisson, Chêne, 1996.
Toi, l'horizon, Cercle d'art, 1999.
Idoles, peintures de Jeanne Champion, Cercle d'art, 2002.
La Mer, photographies de Philip Plisson, La Martinière, 2002.

YANN QUEFFÉLEC

TABARLY

l'Archipel **fayard**

Un livre présenté par Joseph Vébret.

www.editionsarchipel.com

Si vous souhaitez recevoir notre catalogue et
être tenu au courant de nos publications,
envoyez vos nom et adresse, en citant ce livre,
aux Éditions de l'Archipel,
34, rue des Bourdonnais 75001 Paris.
Et, pour le Canada, à
Édipresse Inc., 945, avenue Beaumont,
Montréal, Québec, H3N 1W3.

978-2-809-80275-7

Copyright © L'Archipel, 2008.

Sommaire

DU MÊME AUTEUR
Page de titre
Page de Copyright
Dédicace
Epigraphe
Quelque chose lui arriva…
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
Erwan Quéméré
TABARLY

À Jacqueline Tabarly.

Et à Erwan Quéméré.

Combien de lunes et soleils
Tombant de neuves galaxies
Ont mis le cap sur d'autres terres
Et d'autres ciels perdus depuis
Que tant de nuits en des nuits mortes
Et tant de jours se sont suivis,
Et que face à des milles d'eau
Je tends des mains inconsolées

José Gers

Quelque chose lui arriva…

En 1964, il remporte à trente-trois ans l'Ostar, la Transatlantique anglaise en solitaire ; en 1968, il est le marin le plus rapide au monde avec son poulpe d'aluminium à voiles, le trimaran *Pen Duick 4* ; la même année, il traverse l'ouragan Brenda, un souffle cyclonique fort de cent nœuds ; en 1969 il est premier de l'arc Transpacifique en solitaire, trente mille milles de San Francisco à Tokyo, avec dix jours d'avance sur le second ; il gagne le Fastnat, il bat *Windwardpassage* entre Los Angeles et Honolulu, danse la tamouré, il prend du bon temps ; en 1976, il regagne l'Ostar à la barbe d'Alain Colas, son émule ombrageux ; en 1976, il rencontre Jacqueline, une Martiniquaise de rêve, la femme de sa vie. Il l'épouse en 1984, ils ont un enfant, Marie…

La belle vie que la vie d'Éric Tabarly sur les bords de l'Odet, face au grand Océan ! Du marin chanceux, Homère écrit qu'il est l'hôte occasionnel d'un dieu aux distractions duquel il doit suppléer, méritant ainsi le génie qui l'emmène au large – au large des heures terrestres, éphémères enjeux des cadrans solaires.

Le 13 juin 1998, en mer d'Irlande, à bord de *Pen Duick*, peu après minuit, quelque chose lui arriva…

Voilà dix ans qu'il n'est plus.

Oublié, l'enfant chéri des mers, en 2008 ? Disparu du cœur des vivants ? Refermé ce livre de bord où la gloire a brillé ? La postérité, qui souffre bien souvent d'éclipses, a fait d'Éric Tabarly son péché mignon. Plus il est loin, plus il est là : plus il nous manque.

Bon anniversaire, Éric, avec ou sans les bougies ! Conjuguons à l'imparfait, puisque vivre est un mode imparfait, ce destin jumeau du nôtre, ou quasi, enfant des Trente Glorieuses qui l'ont vu grandir et qu'il a grandies. En d'autres temps, il aurait découvert l'Amérique, les Indes, l'Atlantide, et conquis la Toison d'or. Il aurait tutoyé Jason, Sindbad, Jonas, ses alter ego, requinqué les compagnons d'Ulysse au-delà de Charybde et

Sylla, né pour attirer l'homme au cœur de lui-même, en équipage, en solitaire, là où l'horizon dépend du courage de chacun, tombe ou trésor.

Les compagnons d'Éric, après tout, n'étaient pas, tant s'en faut, des blancs-becs : Petitpas, Fouquin, English, Fournier, Gilles, Guégan, Kersauson, Lavat, Leroy, Sevi, Tabarly – le père – et Tabarly – le frère –, Troadec, Vanek, Tonnerre, mais aussi Erwan Quéméré, Marc Pajot, Yves Parlier, Lamazou, Le Cam, la liste ne demande qu'à s'allonger sous les pas des Moïse. Allez, citons Alain Colas, citons-le maintenant que feu l'équipier prodigue a mordu la poussière de l'orgueil, enfin l'ami d'Éric, enfin.

Fils, petit-fils, arrière-petit-fils de tisserands – appelons ainsi les marchands fortunés dans les textiles –, Éric naît à Nantes en 1931. Presque un hasard. La famille est de Blois, le sang breton. À l'école, au lycée, en pension, il fut avec assiduité l'élève le plus paresseux. C'est ainsi qu'il entreprit un long voyage désordonné vers sa bonne étoile, sûr de l'atteindre un jour, son étoile de mer !

À Préfailles, en baie de Bourgneuf, les Tabarly ont un joli voilier, l'*Annie*, neuf mètres de long. Suffisant pour les ronds dans l'eau, insuffisant pour monter régater chez les Anglais. La vue du *Pen Duick*, le plan Fife, étalon noir de cinquante et un pieds, vieux pur-sang à vendre une bouchée de pain sur une vasière de la Loire, tourne la tête au père comme au fils. Il a quarante ans d'âge ? On le rajeunira. Il est délabré ? On l'assainira. On le fera courir, gagner. Tope-là. Le voilier ne sera plus jamais vendu ni désarmé. Lorsqu'il s'agira, déclaré *foutu* par Gilles Costantini, l'ami constructeur naval, de l'envoyer reposer dans un mouroir à bateaux – quelque virecourt de rivière à prunelles – , Éric le ressuscitera *manu militari*, moulant sur la ruine une cuirasse de polyester, une peau neuve insensible aux intempéries. *Pen Duick* est mort, vive le roi… !

Pen Duick… Mésange à tête noire, porte-bonheur. Il ne rendra pas glorieux son nouveau maître, et le bonheur n'a qu'un temps. En course il a fière allure, souvent à la traîne. Les Anglais sourient, *old fellow*. Décrocher la timbale en mer n'en est pas moins, à vingt ans, le vœu premier d'Éric, ex-bonnet d'âne, entré de justesse à l'École navale après avoir servi dans

l’aviation, piloté bombardiers et chasseurs Indochine. À la voile, il applique une devise d’aventurier des airs : *Ça passe ou ça casse.*…

Ça ne passe pas ?… Ça ne gagne pas ? C’est bon dernier ? *Pen Duick 2* vient au secours du *has been* vénéré, décidément trop lent. C’est un ketch en contreplaqué renforcé d’aluminium, un bateau léger à une époque où l’opinion se partage entre chêne et roseau – la puissance à la mer ou l’esquive. Quarante-quatre pieds. Fabriqué chez Costantini spécialement pour gagner l’Ostar – ce jeu mortel à travers l’Atlantique, de Plymouth à Newport.

Éric est joueur, un joueur déjà surhumain. À l’École navale, il dort fenêtres ouvertes en plein hiver, au grand dam de la chambrée. Je m’entraîne, dit-il à ses camarades. Les filles ? C’est beau, les filles, c’est doux. Lui, c’est l’océan qu’il veut courir et charmer, quelle qu’en soit l’humeur. Une certaine miss France a des bontés pour lui… La mer avant l’amour. Il salive au spectacle du baromètre en chute aggravée. Il sort au large à bord de *Margilic*, le vingt pieds des Costantini. Force 10, force 12 entre les Glénans et La Trinité… Je m’entraîne !

Parallèlement, il est officier de marine. Il commande l’*Edic 9092*, un engin de débarquement. À quoi peut-il songer le jour où il met au plein son navire en quittant La Trinité ? Il s’entraîne ? L’ingéniosité qu’il montre alors pour le dégager lui vaut un galon supplémentaire au lieu d’un blâme, ou d’une mission dégradante au fond d’un corridor administratif.

Le 23 mai 1964, départ de l’Ostar. C’est le spi lancé qu’il double ses concurrents. Ensuite ?… La débrouille, les pannes à répétition : loch, réveille-matin, radio, gouvernail automatique, rien ne va plus. Il essuie dépression sur dépression sans quitter la barre, ou si peu, grimpe en haut du mât par trois fois, nourrit un oiseau tombé sur le pont, disparaît vingt-trois jours d’affilée. Black-out. Aucun signe de vie. On le croit perdu. On le pleure. On s’en veut. « *Where is Tabarly ?* », titre le *Daily Telegraph*. Lorsqu’il revient du néant, frais et dispos après la saison en enfer, c’est pour *qu’on signale à maman qu’il va bien*. Il a gagné la course haut la main, améliorant d’une semaine et trois jours le record de Francis Chichester. Marri, stupéfait, l’Anglais se déclare impressionné par ce tombeur breton si paisible devant la gloire.

Là-bas, c'est un lauréat tête en l'air qui se prête aux mondanités d'usage. Il arrive en Amérique sans visa, sans argent frais, sans chemise ni veston, sans autres chaussures que ses « tennis » de marin. *Riche de mes seuls yeux* tranquilles, comme dit Gaspard. Il reçoit la Légion d'honneur à Washington. Il n'a rien de moins que les escarpins de l'ambassadeur aux pieds. Un fieffé vainqueur ! Enchanté par sa modestie, son humanité – l'humanité s'en fait un héros d'un jour à l'autre, aux quatre coins du vent.

Pour ne rien gâcher, l'homme est beau. *La gueule de l'emploi*, diront les journaux. On dirait Ned, le matelot bravache du capitaine Némo. Des biceps gonflés à crever la peau. Un visage hâlé de bonne épaisseur, marqué de pommettes saillantes ; une douce inflexion des joues vers la bouche ; pas de graisse, pas maigre non plus ; les cheveux ondulés d'un auburn clair ; le front large et bombé, des yeux verts aux pâleurs d'absinthe, une forte arcade et de grands cils ; un nez fort, un petit revers de lèvres narquois éclairant une barbe taillée à trois centimètres du menton. Voilà Tabarly, trente ans, à la une de tous les journaux.

Glorieux, oui, mais riche il ne l'est pas, ne le sera jamais. Le vainqueur de l'Atlantique n'habite nulle part, à l'époque. Son chez lui c'est la mer, l'horizon. C'est une couchette quelconque où récupérer un moment. C'est une poêle en équilibre sur une flamme à balancier, sauvegardant contre roulis et tangage une platée de nouilles aux oignons. Son chez-lui, c'est toiler la mâture, la sur-toiler, c'est le prochain mille à courir, la vitesse au cœur d'un sablier avare de ses grains. Son chez-lui, c'est vivre la mer. Il le dit : « Je ne fais que vivre la vie comme je l'imaginais… »

Chaque fois qu'il gagne, il rappelle un vœu formé dans son premier âge : la vie, la mer, avec une égale simplicité. Sa bonhomie devant les lauriers, il la manifestera jusqu'au bout. Ses équipiers sont unanimes à la saluer. Kersauson parle de bonté. Petitpas, d'une incapacité morale à baisser ses bras, certes musclés. Loizeau, d'un courage inhumain face à l'ouragan quand *Pen Duick 3*, voiles et peinture arrachées, prisonnier d'une mer blanche, comme solidifiée, faillit mourir sur les coraux. Pierre English, de l'acharnement à gagner, que ce soit une course autour du monde, une joute improvisée d'embraqueurs d'écoutes, ou le rituel championnat de godille à La Trinité, le jour du Pardon.

La vie devant lui ? Il l'avait, bien sûr. Nous l'avons tous. Marc Linski, Caradec, Gouga, Colas, tant d'autres l'avaient, que la mer s'est permis d'effacer. *Carpe diem*, l'ami, fils *et sanabitur anima tua !*

Le deuil de l'océan vous rend un marin circonspect. Éric parle peu, se méfie des questions, tarde à répondre, et généralement le fait d'un mot lapidaire, lorsqu'on n'y croit plus. Il sait être bavard et rieur à l'occasion. Kersauson, Petitpas ou son épouse l'ont assez dit. Il peut chanter avec ses pairs, ou flamber pour eux de mémorables omelettes au rhum. En ville, c'est un compagnon sensible et discret. Orgueilleux ? La belle affaire ! Déjà qu'il faut l'être pour avoir les pieds sur terre, alors en mer où la pitié n'a aucune part… C'est l'orgueil du bateau qui lui tient à cœur, le prochain bateau, plus véloce et plus régatier, le bolide jamais vu. L'hydroptère, vous connaissez ? Un fend la bise océanique, ailé comme un planeur, mais lui capable de décoller, à tout le moi déjauger.

Pen Duick 2, 3, 4, etc. – une main à six doigts suffit pour les énumérer tous. Pas un qui n'ait fait grincer les dents aux Anglais, pas un qui soit revenu bredouille au port. La mésange à tête noire, la bête noire… La perfide Albion en veut lui rogner les ailes. On modifie les règles de course, au besoin. On interdit le gréement goélette quand goélette elle triomphe, en 1967, coup sur coup vainqueur de la Morgane Cup, de Sydney Hobart, de la Channel Race ou du Fastnet. On interdit le lest en uranium après qu'elle a regagné l'Ostar en 1976, on chicane l'arrière, l'avant… On interdit, mais Éric innove dans la foulée, opposant aux coups bas des *Rosbifs* (sic) une longueur d'avance, un génie d'avance, à la fois veinard et plus doué. Les ballasts, hein ? La Transpacifique de 1969, *Pen Duick 5*, six mille milles en trente-neuf jours !

Après 1978, Éric part moins souvent. Il fait remonter pierre à pierre une demeure ancienne à Gouesnac'h, au bord de l'Odet. Il paraît se résigner au bien-être du méridien local, entre deux amours à visage humain. Jacqueline, Marie, noms plus vastes et précieux que celui d'un bateau, fût-il *Pen Duick*… Désormais, quand il prend la mer, une femme aimée, une fille aimée, une maison l'attendent, un havre de bonheur familial au pied duquel vivent les flots, sa mémoire d'enfant, son rêve inconsolé. Il va bavarder au bistrot, il a un chien, il s'intéresse aux hortensias.

Mais qui peut empêcher Tabarly d'embarquer pour un dernier verre, un dernier océan, le der des ders… À soixante-sept ans, géant d'un mètre

soixante-dix, il éprouve encore le besoin d’être étonné par l’horizon, d’explorer du nouveau.

Juin 1998. *Pen Duick 1* est attendu en Écosse, à Fairlie, pour la parade exceptionnelle des derniers Fife ayant encore le pied dans l’eau. Ils rappliquent du bout du monde, Suède ou Venezuela. Le jeudi 4, *Pen Duick* appareille de La Trinité ; le 9, il est à Newlyn, en Cornouailles, bloqué par le mauvais temps ; le 12, il arrondit Lizzard et Lands’end et fait route au nord, vent portant, l’Écosse au bout du méridien. Force 6, un souffle puissant. C’est bien. *Ça fait du bon bateau*. Dans cette zone à courants la mer lève un clapot dur, désordonné. C’est moins bien. C’est épuisant. Ça rend fou. À bord un équipage disparate : outre le capitaine après Dieu, un couple de Suisses, un ancien marin militaire, et l’éternel ami d’Éric, le photographe Erwan Quéméré, grand navigateur. Dans la soirée, le vent forcit. Mieux vaut pour le confort établir la voile de cape. Éric monte sur le pont. Le 13, juste après minuit, quelque chose lui arriva.

1

J’ai connu la légende avant d’approcher l’homme à une époque où l’homme ne se parait encore d’aucun laurier. J’avais douze ans ? J’en avais treize ? C’était les années 1960 et je me rappelle un âge d’or. Mes parents étaient jeunes, mon père célèbre et voltigeur, passant d’un navire à l’autre, ma mère inusable au travail. On trouvait des vaisseaux torpillés sur les grèves d’Armor, les étraves rivetées à l’ancre s’accrochaient aux écubiers des salles des machines, on trouvait parfois des torpilles intactes, prêtes à l’emploi, vestiges des sous-marins nazis. La vie me faisait l’effet d’une éternité conçue pour moi seul et les miens. Mieux vaut dire que je négligeais la question du temps qui passe et qui, d’ailleurs, ne passe jamais lorsqu’on est enfant. À cinquante-huit ans, je n’ai guère évolué sur ce point. Je suis né pour vivre, ignorer les nombres du temps. Possible aussi que j’aie machinalement fermé les yeux aux aléas.

Chaque été, laissant les miens en Bretagne Nord, à l’Aber-Ildut où nous avions maison et bateau devant l’archipel Molène, à la frontière du soleil couchant, je partais au sud en école de mer, sur l’île de Groix, dans un ancien port de pêche grand comme la main, à première vue, mais autrefois capable de loger par dizaines les célèbres thoniers croisillons, ces dundees que Tabarly connut dans sa jeunesse en qualité de mousse.

Quand je n’étais pas sur l’eau, j’avais une chambre à l’étage d’une sardinerie qui n’hébergeait plus que des adolescents venus s’initier aux nobles tâches de la marine. Et par marine, entendez bien sûr : qui se meut exclusivement sous la changeante impulsion du vent. Nous méprisions les moteurs, tout en apprenant à les réparer. Nous savions tirer sur le bois mort, l’aviron-qui-mène-en-rond et, le cas échéant, trouvés la nuit braconnant dans le dortoir des filles, nous devions armer la baleinière *Vega* pour – avant partout ! souque, mignon ! – venir à bout des quatre points cardinaux en cercle autour le l’île de Groix, via l’isophase de Pen-Men (un éclat blanc toutes les cinq secondes), via l’éclat des Chats (un éclat rouge, un éclat blanc toutes les dix secondes), enfin les musoirs rouges et verts de Port-Tudy. La nuit était blanche quand le chocolat coulait enfin dans nos gobelets, retour à la base.

Nous entrions à Port-Lay, uniquement balisés par le vivier des pêcheurs, une longue cagette goudronnée à fleur d'eau à quelque dix mètres au plus d'un récif sous-marin que j'ai malencontreusement tutoyé, un soir qu'il pleuvait des météores à l'étal de pleine mer, sur un cotre camarétois qui s'appelait *Diz Kuiz*, mon voilier d'élection à l'époque. Naufrage ? Naufrage. Plus d'émotion que de mal. Bateau récupéré intact à la marée suivante, au moyen de flotteurs de fortune en frégolite, découpés à la scie égoïne. Même le moteur fixe, sept chevaux cinq, démonté, lavé à l'eau douce, a redémarré. Eau des mers, eau du ciel, la même eau qui tour à tour étanche la soif ou vous noie le plus épique et le plus invulnérable des bonshommes. On pourrait écrire : le plus *amerri*.

Comment se passe un naufrage, cet impensable instant où la mer commence à prendre le dessus ? On l'avait sous les yeux, on était résolu à l'avoir toujours sous les yeux, et voilà qu'on pourrait bien l'avoir dessus, elle s'invite à bord du bateau. Elle est là, elle fouille, elle entre partout. Comment se passe un naufrage ? En toute simplicité. J'ai coulé deux fois, dans ma vie, chaque fois avec le sentiment d'une mort certaine – et d'une échappée belle à la fin.

Tabarly est beau ; une gueule de héros digne de Jules Verne. Mais on n'écrit pas sur un disparu sans entrer dans sa peau. On cherche à lui voler jusqu'à la sueur de son front. On lui prend son enfance, ses rêves, on le dépouille au mieux des souvenirs qu'il aurait voulu garder secrets. Non pour les étaler, les offrir au racolage public, mais pour être lui plus ingénument, et ne rien éprouver le concernant qu'il ne puisse tenir pour véridique ou plausible, en tout cas bien assez pour être dit. On fait parler ses amis. On confronte les points de vue. Travail d'enquête. Vient le moment où l'enquêteur devient celui qu'il poursuit, livrant la page au fil de la plume, à peu près sûr d'arriver à bon port. Je n'ai jamais apprécié le surnom de *pépé* appliqué à Tabarly. Le nom de Tabarly, ample et net, avec une belle consonne d'attaque, me va très bien. Et depuis qu'il est parti, Dieu sait où, aussi vrai, tangible dans sa postérité que peuvent l'être une légende ou la figure d'un héros mythique, c'est à Sindbad le marin qu'il me fait penser.

Je l'ai croisé bien des fois, Sindbad le marin, au cours de ma vie, dans les ports, allongé sur le pont des voiliers en attente au mouillage, ou le long des pontons, toujours pieds nus, un sourire d'ange aux yeux, vivant la mer, le

silence de la mer comme une bonne aventure de malice et d'effroi, capable de tout sacrifier au vent qui passe, femme, enfants, pour la seule gloire d'un voilier penché ce qu'il faut dans la brise, axé par la seule rose des points cardinaux. Adieu vat. Une seule rose, et tous les horizons.

« Retour espéré le… », comme on lisait jadis au bureau des ports, et les bateaux espérés revenaient ou non.

Il s'appelait Claude.
Il s'appelait Yves.
Il s'appelait Bruno.
Il s'appelait Loïc.
Il s'appelait Michel.
Il s'appelait Pedro.
Des albatros.

Des marins, comme Sindbad. Ils ne marchandaient que l'émerveillement d'être en mer.

Aussi volages que leurs voiliers.

En partance, toujours, et le rond qu'ils préféraient dans l'eau passait par les trois caps – Europe, Afrique, Amérique – et mesurait des milliers de milles, leurs vies mesuraient des milliers d'histoires qu'ils ne savaient pas toujours raconter, qu'ils ne voulaient pas forcément raconter. Le mieux était de les accompagner en mer. Ils se détendaient, ils parlaient à la veillée.

Parfois même ils étaient sans visage, mais c'était bien lui, Sindbad, qui croisait dans vos parages.

Un soir de juillet, j'arrive au Raz de Sein par coup de vent fraîchissant sur le cotre *Diz Kuiz*. Si c'est la fin du monde, c'est pire que ce que j'imaginais. Un crépuscule mi-chien mi-loup, fait de bourrasques et d'une brume glaciale. L'île de Sein, mieux vaut l'oublier, il faudrait imaginer après les récifs de la Basse-froide et du Pont, et gamberger ainsi jusqu'à la bouée d'Armen, le plus occidental des sifflets d'atterrissage européen. J'ai probablement négligé d'écouter la météo, me fiant à l'intuition d'une longue vie. Nous sommes quatre à bord, grand-voile affalée, tirés par une trinquette rouge en l'absence de tourmentin, poussés par un flot comparable à la gueule du loup. Le courant porte au sud, le vent porte au nord, un nord incliné vers l'est. Une ombre fondue s'étire à bâbord – la pointe du Van. À tribord c'est l'îlot Tévennec, parmi les brisants. Si la dame à la faux a son

lit quelque part, c’est forcément là, dans cette chaumière noire au ras du flot. Nous mangeons des rafales trempées d’embruns, nous sillons dans un clair-obscur dont je vois mal comment réchapper. La houle est creuse, et le vent faisant front au courant, elle s’ouvre et se désunit en éboulis d’écume où le bateau paraît s’enliser.

Il pique du nez péniblement, aiguillonne un clapot déferlant après l’autre, et dans le cockpit nous écopons à la casserole, au seau, à la moque de raviolis. J’enverrais bien les fusées, mais périmées, rouillées depuis des années, elles ont participé la veille au soir aux illuminations du 14 Juillet dans l’anse de Camaret. C’est ainsi qu’on se fait mal voir des sauveteurs bretons, la bonté même.

Voici le phare de la Vieille à gauche, un fantôme assorti d’un bébé fantôme, la Plate, le meilleur des alignements quand on arrondit la Pointe du Raz. Dire que ma première idée, en quittant Camaret, était de porter une bouteille de vin blanc au gardien du phare de la Vieille, opération qui suppose le doigté féerique d’un pilote local, par vent nul et calme plat, et le calme n’est jamais si plat, aux abords du phare, qu’il autorise un voileux à s’improviser sommelier au pied des roches. Casse-cou, trompe la mort je suis, dans les années 1960, à l’instar d’Éric Tabarly, ce marin qui ne trompait jamais, par amour de l’instant vital et vivant, que les incorrigibles signes du destin jusqu’au dernier – toujours l’instant vital et vivant.

Nous sommes dans les très vilains draps de la tempête au crépuscule, environnés d’horizons invisibles qui ont pour nom Basse-froide ou Trépassé, lorsque nous sommes doublés par un bateau. Il ne s’appelle aucunement *Pen Duick*, *Endéavour* ou *Kon-Tiki*, mais *Octane*, et c’est à l’évidence un pétrolier qui cherche à la côte une route aussi brève que possible, un chas d’aiguille en ces confins d’Armor, avec l’espoir d’atteindre Lorient le soir même, sans dommage et sans peur. Quelques encablures nous séparent de lui. Il est aussi vert que la mer est noire, ou blanche, ou blanche et noire, à tour de rôle, ensemble. Il en bave, l’*Octane*, à tous les sens du mot, aussi ballotté qu’un frêle esquif de canotage mondain. Pas mieux qu’un Goliath subissant les aléas d’une mer folle à lier pour suggérer au marin surpris par les parages, intéressé au même tohu-bohu, aux mêmes divagations du suroît, la mesure de cette folie.

C’est bon, nous allons mourir. Erreur : *je vais mourir*, dit le moi corporel avant de penser à toi, à toi qui va mourir aussi. J’ai déjà connu cette impression, enfant, dans un grand magasin. Le feu avait pris au rayon des

luminaires, un soir d'affluence, et la foule m'écrasant contre la porte fermée qui n'ouvrait d'ailleurs pas sur l'extérieur, je dus mon salut à la puissance titanique de ma grand-mère, arc-boutée dos à la meute, autant pour me protéger que donner aux pompiers l'occasion d'entrer. Merci, grand-mère…

Ce *je vais mourir* m'échapperait aussi bien, des années plus tard, à bord d'un bel avion désemparé : encore le feu. Rien d'extraordinaire au besoin de croiser régulièrement son destin quand on cherche une issue à l'absurdité dans un *carpe diem* ennemi des routines. Qu'est-ce qu'il a fait d'autre, Tabarly, durant les soixante-sept ans d'éternité qu'il a consacrés pleinement à vivre, à renaître, à s'accomplir de tout son cœur, entre partance et retour ? Il a rencontré l'amour de sa vie, j'oubliais. Homme parfait, le marin que l'horizon ne tient jamais en échec lorsque, au bout des peines, une femme l'attend, une femme, un enfant, la tribu terrienne en cercle autour du feu.

Le pétrolier, nous ayant rattrapé, nous doubla, et sa lanterne blanche de poupe fut la seule tache visible dans l'obscurité. Passez-moi l'expression : elle avait l'air d'un crachat photogène, ondulant qui plus est, s'effaçant, revenant. D'accord : un *débrouillez-vous, les gars* sinistre, un adieu qui faisait office d'un bras d'honneur. Ce fut ainsi que je vis se profiler sous mon nez dégoulinant la dame à la faux, dans les tonalités chimériques de ces ténèbres qui n'allaient par tarder à m'engloutir. Rien à voir avec le souvenir criard de mes lectures illustrées d'enfant, de mes rêveries.

J'en suis là. Je n'y crois plus. L'eau m'arrive à mi-mollet. Aucun engin de survie à gonfler. Ça passe ou ça casse, dit l'autre, l'aîné, le grand frère, le Tabarly. Ça ne passe pas, ça se passe mal. C'est à dégueuler. On peut éprouver ensemble les affres du mal de mer et du mal de mort. Au point où nous en sommes, on pourrait sans rien aggraver clamer le mot sacrilège, le mot catastrophique à bord d'un bateau : LAPIN.

Mais aucun d'entre nous ne dit :

— Lapin !

Pour évoquer un souvenir aussi intime que l'est généralement la peur de mourir, on s'efforce au naturel, mais, peu ou prou, l'emphase attendrit les cordes vocales, désolé. Le *Diz Kuiz* héberge, en cet épisode ultime, une insuffisante respiratoire de seize ans que ses parents croient chez sa correspondante allemande en Poméranie, un bachelier phénomène qui se destine aux fins calculs de l'irradiance, un régatier mythomane et soiffard, vainqueur du Fastnet comme du rallye d'Argenton sur vaurien, mon copain Pedro Guérard chez qui le sourire est la politesse de tous les face-à-face

avec l’imprévu, qu’il souhaite avantageux ou désespérés. Pedro ne sourit pas, il grelotte, les bras ballants ; la moque de foire accrochée par quatre doigts gourds à la main gauche, il a cessé d’écoper. Les yeux au loin, il se demande par quelle ironie ce pétrolier passé à nous frôler n’a pas deviné que nous en rêvions, nous aussi, dans notre sabot submergé, de toucher terre à Lorient, sains et saufs, dès ce soir.

Lorient, nous y serions deux jours après. C’est l’heure du goûter, les cloches sonnent dans l’air bleu. Nous remontons au moteur entre les quais du port de pêche et l’île Saint-Vincent, venus pour la réparation du bout-dehors, cassé net à la ferrure d’étrave. Il fait doux, bleu ciel.

— Tu as vu l’engin ? dit Pedro.

Pen Duick 4 est embossé à quai sous des réservoirs de mélasse à betteraves malodorants. Devant lui, le chalutier de haute mer *Chevalier Paul*, tout rouillé. Derrière, en train de purger ses ballasts à grands jets, son bulbe d’étrave hors de l’eau, l’écubier ruisselant sur l’ancre à pic, l’immense pétrolier *Octane* – immense, comparé à notre lilliputienne embarcation d’autrefois – semble nous faire de l’œil. Sans réfléchir, je tire la barre à moi et ne trouve pas meilleur débarcadère que le flotteur bâbord du trimaran *Pen Duick 4* pour me rendre à terre. Interdit ? Sûrement. L’interdit n’est pas automatiquement la priorité du marin. Surtout quand il a tout à apprendre et qu’il vient dire merci.

— *Grazie mille*, commandant.

— Pas de quoi ! répond le capitaine d’une voix chantante.

On nous a fait monter à la passerelle du navire, Pedro et moi. Le commandant est petit, basané, le front dégarni, le favori noir, l’air malicieux, il porte une chemise blanche impeccable, sans cravate. Nous apportons le muscadet prévu pour le gardien du phare de la Vieille, mais il tient à déboucher pour nous une bouteille d’asti spumante en souvenir de la belle soirée que nous avons passée ensemble au milieu des vagues, deux jours plus tôt, au risque de nous perdre. Il se demandait comment nous allions nous en sortir. Il pensait même que nous avions coulé. Il lançait des appels radio, en vain. Les stations côtières ne répondaient pas. Inutile de songer à mettre à l’eau une quelconque chaloupe. Mer trop grosse. Alors il avait imaginé un stratagème, et franchement il préférait ne pas voir la tête de l’armateur, s’il lui prenait la fantaisie, un jour, d’examiner le journal de

bord. Quoi qu'il en soit, nous trinquons avec lui, preuve qu'il avait bien fait de jouer le tout pour le tout.

Rappelez-vous. Notre voilier se remplissait d'eau. Tout ce qu'il y avait d'animal en moi se rebellait contre la suite prévisible de cet instant exceptionnel, et la tempête avait sur mes nerfs l'effet tranquillisant d'une endorphine, et je ne crois pas mentir en disant que j'avais bêtement sommeil. Cramponné à la barre du *Diz Kuiz*, j'avais du mal à garder les yeux ouverts, et il me restait au mieux quelques minutes à vivre.

Hébété, je reprends conscience. On me parle en plein visage. Pedro me demande ce qu'on voit, là, *ce truc rouge*. Un truc rouge, mais aussi des trucs blancs. C'est une île ? Un port ? demande Pedro. Il se remet à écoper. Le mythomane se remet à écoper. L'insuffisante respiratoire rouvre les yeux, prise d'un long bâillement. Les mouvements du bateau sont plus naturels, comme si la trinquette acceptait de nous tracter dans la direction choisie par le gouvernail, à savoir le barreur qui n'est autre que moi. On se rapproche du *truc rouge* lorsqu'il disparaît, ou plutôt cède la place à un gros œil blanc balancé qui n'est pas à cent mètres de nous, sur l'avant. Un feu de poupe. C'est l'*Octane*, je dis à Pedro, qu'est-ce qu'il fout ? Le feu blanc disparaît, le feu rouge est là, auréolé des reflets livides de la passerelle. Feu rouge, feu blanc. Je comprends tout. Le pétrolier a repéré ce cotre en perdition. Il manœuvre pour aplanir la mer, il interpose un brise-lames entre le suroît et nous ! Procédant par zigs et par zags successifs, brisant la bourrasque, il nous emmène à la sortie du Raz. Mère-poule et son poussin. Sauvés ! Plus de peur que de mal. Il s'en fallait d'une chance de tombola. Quelle probabilité de faire route en ces méandres côtiers, interdits à la navigation des grands navires, de conserve avec un pétrolier italien n'ayant cure de la réglementation ? Un pétrolier saint-bernard.

Parvenus en eaux libres, on se quitte bons amis. Chacun son horizon. Pour l'*Octane*, la pointe de Penmarc'h. Pour nous, une miraculeuse abattée vers Saint-Évette, à dix milles au sud, épaulés cette fois par le vent. Et, là-bas, nous ferons une entrée si rapide à la voile que nous arracherons le bout-dehors au cul d'un chalutier en voulant venir face au vent.

Il est tard quand nous regagnons *Diz Kuiz*. Pluie, mélasse. Nous avons beaucoup bu, beaucoup arrosé l'éternelle amitié entre les Italiens et Bretons, les Latins et les Nordiques d'Armor. Vous découvrez l'Amérique avec le Génois Colomb, nous Terre-Neuve et le Labrador avec le Malouin Jacques Cartier. L'un cherchait les Indes, l'autre le Cathay mirifique, *alias* la Chine du Nord. 1492 pour Colomb, 1497 pour Cartier. Nous sommes quittes ?… Nous serons quittes le jour où c'est nous qui vous sauverons la vie, commandant. *Arrivederci*.

De nouveau traversé *Pen Duick* pour rentrer chez nous. Un trimaran géant pour l'époque, une immense grenouille de métal nu. Peut-on parler d'un bateau ? Il a triste figure, ainsi démâté, premier symbole de la faillibilité du marin que je préfère au monde, le seul auquel je crois bien ressembler. C'est le premier des *Pen Duick* malchanceux, le pire adjectif pour blâmer un bateau. Lui, le fort, le véloce, le narquois, sorti des chantiers La Perrière où l'on assemble les tôles des navires de combat français, lui, le pur-sang vaincu deux fois coup sur coup : dans la transat anglaise en solitaire, et dans la crystal Trothy. Il a ruiné son maître, il l'a humilié. Les mécènes ont conservé par devers eux les gros sous des contrats nuls et non avenus en l'absence de traversée glorieuse. C'est un voilier défait qui frémit sous mes pieds. Est-ce qu'il frémit ? Enfreignant les règles de courtoisie – que j'ai toujours enfreintes sur les bateaux sans occupant, et ce, depuis l'époque où, tout gamin, je m'appropriais la nuit les sabliers du port de l'Aber-Ildut – , je vais m'installer à la barre de *Pen Duick*. La timonerie. J'ai pour cap l'avant du bateau, mais aussi quelques souvenirs. Je suis Éric Tabarly. J'imagine la perplexité qui l'étreint lorsqu'il démâte ou perd son gouvernail, ou quand une collision nocturne avec un cargo le jette à bas de sa couchette. Et si, par malheur, ce navire était un navire de malheur ? S'il avait la poisse ? Un an plus tard, on aura la réponse. Alain Colas, l'envieux surdoué qui voulait détrôner son maître, rebaptise *Manureva* le trimaran qu'il a racheté, puis disparaît à l'horizon, sans que la mer daigne rendre le plus mince fragment du grand voyage, le dernier. Tout compte fait, elles sont deux mésanges à tête noire à avoir porté malheur à Tabarly.

J’ignore pourquoi ces quelques minutes frileuses et pluvieuses en compagnie d’un fantôme amical, à la barre du *Pen Duick*, ont pris une telle valeur à mes yeux, quarante ans plus tard. J’étais Tabarly ou je faisais mon Tabarly, comme un comédien dans les conditions scéniques du dédoublement devient Rogogine, ou le Malade imaginaire, ou Torquemada, ou le plus Saint des saints. Je pouvais me représenter l’homme, si fier de ses qualités athlétiques, et je sais combien cette fierté-là réjouit le cœur d’enfant du marin en proie au doute, à l’intuition pessimiste. Il est le meilleur capitaine à voile du moment, un meneur d’hommes sans pareil, un meneur de lui-même ultramarin que les Anglais, sous cape, les navigateurs anglais tiennent pour imbattable. Il est tout cela, baroudeur, énigmatique, adulé, peu sensible au décorum verbal, hardi comme pas deux, mais ce trimaran, ce *Pen Duick 4* lui donne à retordre un fil de fatalité qui commence à l’inquiéter. Il va vendre la bête. Il va s’en débarrasser. Pas dans l’immédiat, pas dans un climat d’échec ou de sauve-qui-peut, mais sous la pression continue d’un instinct aussi lancinant qu’un mal dentaire. Il faut passer la main, cette main-là.

Non que le quatrième de ces *Pen Duick* numérotés comme des rois ait démérité. À la veille d’aller au plus offrant, il a même à cœur, semble-t-il, d’avancer en tête, impossible à talonner. Il est le meilleur. On l’emmène aux États-Unis – ou plutôt c’est lui qui vous emmène – tenter les riches acquéreurs. Il traverse l’Atlantique *à vive allure*, comme on disait autrefois. Il bat tous les records de vitesse à voile, agile et malin dans les petits airs, félin dans l’alizé où il dépasse régulièrement les vingt nœuds. Dix jours et demi pile, onze nœuds de moyenne pour rallier Fort-de-France, étant parti des Canaries.

Plus tard, c’est le célèbre *Wind Ward Passage* qu’il bat sur l’arc pacifique Los Angeles-Honolulu. Plus tard, en 1972, c’est l’Ostar, la transatlantique anglaise en solitaire, qu’il gagne sous le nom de *Manureva*, racheté par Alain Colas, le plus ambitieux des équipiers formé sous les fanions du *Pen Duick*. À croire que le génial instinct d’Éric lui disait que ce voilier, si vite qu’il courût, courrait à sa perte, et, *Pen Duick* ou *Manureva*, rejoindrait tôt ou tard la liste des péris en mer corps et biens. Ce qui ne manqua pas d’arriver. Mais de si près qu’on suive son instinct – et quelles que soient les planches de salut qu’il vous accorde *in extremis* – ce qui est écrit est écrit, ce qui se vit est écrit jusqu’à la fin.

2

Quand je viens au monde, à la fin des années 1940, le mur de l'Atlantique n'a pas bougé, scandale pour les aînés, trahison, déshonneur – et, pour les batteurs de grève en culottes courtes, une foire aux objets trouvés, une décrochez-moi-ça *gratis pro deo*. Il y a des masques à gaz dans les greniers, des inscriptions anglaises au crayon sur les murs où des aviateurs capturés ont attendu la première aube et la pendaison, des boites de munitions intactes, des lampes-torches abandonnées ici et là par les soldats, des couteaux, des pistolets, des ceinturons, des baudriers, des bottes, et tout le long du littoral, en dépit des brigades de nettoyage, on est toujours sûr de ramasser un petit quelque chose tombé d'un bateau. On ne se disait même pas qu'il avait fait naufrage. On y pensait comme on pensait à la guerre, une espèce de conte ancien, magique, qui demandait beaucoup d'imagination pour sembler vivant.

C'était hier ? Hier, je n'étais pas né. Les hier d'avant la naissance rejoignent tous les hier dans le point du point d'interrogation. C'était ici la bataille, les incendies, les canons, les agents secrets débarqués par les nuits sans lune ? Peut-être. Sûrement. J'héritais d'un horizon qui démentait ces racontars, bleu, sans limite, avec des îles et plus loin des îles encore, des archipels de mirage au-delà desquels le soleil amerrissait comme une île et se laissait flotter avant la nuit. La mer, la nuit, deux plénitudes océaniques s'épousant chaque soir à l'ouest, au cri mélancolique des bouées sifflantes du chenal du Four. Et l'on s'étonne, après, qu'un enfant veuille prendre la mer, prendre la nuit, et, sans l'avoir cherché, vivre sa vie comme un interminable tour du monde, un bateau sous les pieds.

J'ai trois ans quand Éric en a vingt-et-un. Je suis du Finistère Nord, il est des confins sud de Bretagne, et c'est à Préfailles qu'il passe les vacances au bord de la mer. Il est plus avancé que moi dans sa rêverie d'errance ultramarine. Cette avance, il ne cessera de la conforter jusqu'à devenir ce héros vainqueur des éléments, grand homme au sens universel du mot, profondément seul, d'une solitude échappant à la force des sentiments qui l'attachaient à sa famille, à ses amis.

Je maintiens qu'enfant, nous nous ressemblions. Que nos deux mères aient porté le même prénom, Yvonne, déjà, ne me touche pas qu'à moitié. La mère, la mer, il chérissait du même instinct filial ces deux natures jumelles que l'évolution divisa. Il y pensait à longueur d'années, moi aussi. Il dessinait des bateaux sur toutes les pages de ses cahiers d'écolier, moi aussi. Hanté comme un amoureux par la mer, c'était un cancre, un paresseux ; moi aussi. Le désespoir de ses professeurs et parents – et moi donc ! … Il passait l'année scolaire éloigné de ces chers flots dont la simple vue fait battre le cœur du marin né. À l'heure des retrouvailles, le mien battait sitôt que le Paris-Brest, après les interminables arrêts mayennais, atteignait les confins d'Europe où le bleu gagne sur le vert, se montre aux environs du Val-André, disparaît jusqu'à Landernau, renaît après une lente approche de tortillard dans un défilé des Rocheuses – celui-là cacao, taillé à la dynamite –, puis se fait horizon, plénitude à perte de vue.

La mer était son joujou secret, son doudou ; moi aussi. Il arpentait les grèves, il retournait les galets, saisissait les crabes, piégeait les rusés couteaux, explorait la côte à travers les rochers et les sables, rentrait chez lui à pas d'heure, les orteils coupaillés, contemplait le pas à pas des marées dans les plis et replis des vasières craquelées, plus visible à l'œil nu que l'ombre animée du temps sous la flèche des cadrans solaires, se baladait au port en grillon du foyer, chez lui sur toutes les trames et canots, familier de tous ces gens de mer qui l'avaient à la bonne, ce petit frère de la côte, leur semblable, et régulièrement lui refilaient une godaille, un crabe, un poisson.

Il fabriquait des bateaux, moi aussi. On ne longe pas la mer au-delà des plages fréquentées sans que Robinson Crusoé vous emboite le pas, et la conversation s'engage insensiblement. Il faut partir… Le loin c'est ici, le près c'est là-bas, il faut partir là-bas. Là-bas c'est plus près qu'ici… La guerre met à sa disposition des lièges de dragueurs de mines, il les transforme en radeaux, ses premiers catamarans, premiers *Pen Duick* sans nom, premières mésanges à tête noire. Est-ce un bon augure, au fait, un oiseau noir, quand on est marin ? Plus modestement, pour mes radeaux à moi, je marie le bric et le broc des antiques barques familiales retournées sous les mélèzes de Kervaly, chez mon oncle André, dont l'une, jusque-là, servait de dalle funéraire au repos du chien-loup Sam, et je suis fier comme Artaban si cette pouillerie navale ose tenir la mer plus d'une minute, moi dessus.

Il joue avec la flottaison aléatoire des objets au ras de l'eau, je n'en fais pas d'autre. Je vois mal ce que la vie pourrait m'apporter de plus vivant que la mer en Bretagne, et la Bretagne court jusqu'à l'horizon, le cercle des choses visibles ; au-delà, c'est un pêle-mêle de perroquets pince-sans-rire et d'îles sous le vent que hantent, chacun pour soi, en mangeant des ananas, les éternels naufragés barbus, en attendant nos yachts, en nous attendant pour les remplacer.

Il ne les décevra pas ; moi, si.

Il aimait la marine, la Royale en grande pompe, le cérémonial sonnant des flottes de combat, gardiennes des traditions d'honneur, il se voyait amiral. Amiral, quand on est nul en classe !… Je me voyais amiral et j'étais nul en classe, prié de rêver un cran plus bas. Cette amirauté du dernier chic, ma mère la réservait à mon frère Hervé, matheux émérite, les traits fins, une prestance de bel aspirant romantique. Moi, large d'épaules, costaud, les oreilles décollées, rigolard, hâbleur, c'est du côté des *tramps* qu'elle cherchait à m'aiguiller : les cargos, les rouliers, la *marchande* qui se parfume au gazole et boit son pinard au goulot. À mon frère la cape et l'épée sur les hauteurs de l'arsenal de Brest ; à moi, si j'étais vraiment décidé, les grues, les docks, la remontée boueuse des grands fleuves africains.

C'est bien joli d'aimer la mer, encore faut-il la mériter.

3

Il naît à Nantes en 1931 dans une famille patricienne pieusement catholique. Il a la chance de pouvoir compter sur un père chez qui les valeurs claniques de la transmission nourrissent les sentiments. Le père aime l'océan, les bateaux, la partance, la régate, le parfum des apparaux, les rumeurs de la piaule et celles de la barque aux prises avec le vent, les constellations brouillées par la fumée des brumes au crépuscule ; il aime l'idée que la mer seule détient la clé du trésor de vivre, au risque de se perdre, et que c'est en bateau que se cherche la rime au *rien* des philosophies. S'il aime la mer, son fils l'aimera, et c'est lui qu'il chargera d'en faire le tour.

Il y a un yacht chez les Tabarly. Il s'appelle *Annie*. Plus tard, Éric aura beau jeu de rapetisser le nom d'*Annie*. Simple croiseur côtier. Barque pontée, voilée en cotre. Il oublie les vingt pieds qu'elle mesurait. Neuf mètres hors tout, gréement marconi. En Bretagne, avant la guerre et d'ailleurs après, six mètres de long faisaient de tout voilier à rouf, couchette et réchaud sur cardan, un navire hauturier, un yacht. Dans les ports du littoral breton, Portsall, Argenton, le Conquet, Camaret, on repérait un luxueux croiseur, généralement seul, généralement blanc, et l'imagination lui prêtait des retours du bout du monde. On l'approchait à la godille. Il avait son nom fixé par des vis de laiton sur une plaque de bois vernis. Autres vis de laiton pour le quartier maritime. Le corps passé entre les filières galvanisées, le nez écrasé au hublot cerclé de métal jaune, on essayait de voir à l'intérieur. Dans la pénombre se distinguaient des silhouettes de casiers ou celle d'un moteur hors-bord couché sur une banquette. L'esprit redéfinissait à son gré les impressions. Il allumait une lampe à pétrole, dans cette pénombre. Il y installait un marin aux bras nus, penché sur une table à cartes. Et tout cela respirait l'aventure, la course lointaine, les îles au trésor nichées dans l'écume, cette fringale de vogueurs entre partance et retour, un jour ici, un autre ailleurs. Une vie menée comme un rêve sans fin à la belle étoile.

Combien j'en ai vu, de ces gosses émerveillés, cherchant à voir l'intérieur du yacht par le hublot ! Moi-même, d'ailleurs. Quand un *bel*

Anglais se présentait au port de l'Aber et cherchait les services d'un godilleur local pour descendre à terre, que n'aurais-je donné pour être invité à visiter le *sweet home* à voiles !

À Préfailles, au port aux Goths, avec ses neuf mètres, l'*Annie* n'est pas cette coque de noix dont Éric parlera le sourire au coin des lèvres. Les photos parlent d'elles-mêmes. Le père, chemise blanche, pantalon blanc, casquette blanche à galon d'or, est un authentique yachtman – ils sont une poignée en France. Et d'ailleurs Éric, à la barre du yacht familial, a tout du fils du yachtman qu'il est bel et bien. On peut ajouter sans erreur : fils de bourgeois. Le mot fait peur aujourd'hui, spécialement à propos d'un marin désintéressé comme Éric. Rassurons-nous en disant que la fortune des Tabarly, acquise depuis trois générations dans le négoce des textiles grâce aux balzaciennes alliances d'un veilleur de nuit avec la fille du patron, périclite à la naissance d'Éric, d'un successeur au suivant.

Le tutélaire Maurice, grand-père d'Éric, est un flambeur qui parle haut et fort de moralité, de tempérance, de courage et d'économie, tous mérites dont il est dépourvu. L'argent lui brûle les doigts. Quand il s'adonne au ball-trap, sport de châtelain où il excelle, c'est sur la porcelaine de son vaisselier. Guy, le père d'Éric, tempérament moins dispendieux, heureusement, n'en est pas moins un bourlingueur contrarié. Pourquoi être ici quand on peut être ailleurs ? Pourquoi ce métier plutôt que celui-là ? Il monte à cheval, à moto, il navigue, il ne tient pas en place, il emmène sa bougeotte aux quatre coins du monde, pour finalement repiquer au négoce du textile, eu égard à cette famille qu'il agrandit et qu'il aime tant. C'est lui qui va l'acheter, l'*Annie*, lorsque Éric a six ans. Il n'est plus temps pour lui de jouer les *lonesome sailors* répondant à tous les appels de l'horizon, mais on imagine aisément qu'il ne fait pas entrer par hasard ce voilier dans la tribu. Ses rêves inachevés, non vécus, c'est Éric, avec l'arrivée d'*Annie*, qui en devient symboliquement l'héritier. Comme disait mon grand-père à moi, Henry Penau, grand navigateur à misaine : je te plaindrai quand j'aurai le temps.

L'été, les Tabarly font du bateau. On part en croisière avec l'*Annie*. On ne traverse pas les océans, on longe les côtes bretonnes, un exercice nautique plus difficile et périlleux que mettre cap à l'ouest sur la Caraïbe ou l'archipel Molène.

Ce n’est pas un yacht que j’ai eu pour premier voilier, mais carrément une caisse à savon. Je suis sûr qu’Éric aurait su de quoi je veux parler. Je suis sûr qu’il a godillé plus souvent qu’à son tour sur ce genre de baquet. La plate bretonne est fabriquée maison par le pêcheur, il perd son chien, transforme la niche en engin flottant. Ça flotte, oui, ça reste au corps-mort quand on va en mer. Il ne faut pas trop lui en demander, à la plate bretonne. Elle grince, elle gémit, elle fait eau, les pointes rebiquent au fond, l’aviron qui la meut est un bout de bois grossièrement taillé. On la calfate, on la goudronne, on la cloue et recloue, elle fait eau quand même. C’est une sympathique passoire. En fait, on ne sait jamais trop à quel moment elle va se décider à couler. Et tant qu’elle ne l’a pas décidé, ma foi… On interdit aux gosses de l’utiliser. Comment peut-on être assez naïf pour interdire quoi que ce soit aux enfants ?

À l’Aber-Ildut, j’ai le choix entre la « plate à Tepot » et la « plate à Jacob ». Entre ces deux sous-marins, il y a la même différence qu’entre une vache et un pur-sang. J’emprunte le pur-sang, la « plate à Tepot ». Il n’est pas râleur, l’homme au chapeau de paille, du moment qu’il retrouve sa plate au corps-mort, quand il revient du large. Et même s’il ne la trouve pas, il prend la chose du bon côté. Jacob est moins prêteur, il fulmine, rougeoie, promet des beignes aux voleurs de plates…

Éric a six ans lorsqu’il barre un yacht de neuf mètres entre Pornic et Noirmoutier : j’en ai six quand je fais mes croisières en plate entre l’Aber et Toul-Ar-Bara, les deux cales de granit du port naturel où le bonheur m’attend, chaque été, pour trois mois. Il n’y a pas un mille marin entre les deux embarcadères – ou débarcadères –, mais c’est bien assez grand pour une rêverie d’enfant qui parle tout seul en godillant, persuadé qu’il a sous les pieds le plus conquérant des bateaux.

Un jour où ça souffle fort, je trouve malin de changer la plate en voilier, j’installe une mâture à base d’aviron et de manche à balai. J’établis pour grand-voile mon ciré, rien de moins que la vieille gabardine Oxford de mon grand-père Henry, un bourgeois lui aussi. Vogue la galère ! Le noroît, très nord, pousse vers le chenal du Crapaud, le véritable goulet qu’il n’est pas question de franchir à mon âge, pas plus qu’on ne peut commettre un péché, qu’il soit véniel ou mortel. Grand bourgeois mon grand-père, grand catholique incroyant, féru des somptueux principes de la Loi, incrustés jadis sur les tables du mont Sinaï. Mon yacht filoche à la dérive, un bon nœud grand-largue, une mâture de traviole, une voilure comme on n’en fait pas.

Je suis frigorifié, aux anges, un bonheur de capitaine, autre chose que la godille ! Penché par-dessus bord, je cherche à voir le remous gonflé par la proue carrée. Ah, voilà le spectacle édifiant du large livré à la bataille des courants et du vent.

La mer… Une fournaise livide, hurlante, une gueule de four comme il s'en ouvre pour les enfants désobéissants dans les histoires de fées. Barre à tribord, à bâbord, sauve qui peut ! La plate se met en travers du clapot. Il y a de la houle sous le clapot, le premier bercement d'une onde qui se disloque en lame déferlante et rage à quelques mètres de là, en plein océan. Panique à bord, désespoir. C'est ma faute, ma très grande faute, je vais être châtié, noyé. J'arrache la voile Oxford du manche à balai, je godille éperdument pour me sortir du pétrin. L'Aber est derrière moi, pile dans le lit du vent, je n'arrive à rien. Je pare au plus pressé, tant pis pour le point de chute ! C'est une épave remplie d'eau qu'une vague jette à la côte entre deux rochers goémoneux vers Toul-Ar-Bara, je ne sais où, un coin sauvage battu par le vent glacial. Mon premier naufrage, s'il vous plaît !

J'ignorais évidemment qu'Éric a presque fait le même, au même âge que moi, d'ailleurs ça n'aurait rien changé à ma situation. J'ai péché, je suis puni. J'ai quitté la maison en douce, subtilisé la plate du pêcheur, qui plus est par un temps de chien, j'ai massacré une vieille gabardine toujours prête à rendre service, enfin je me suis approché du gué formellement interdit… Pitié, sauvez-moi, pardon !

Je vais apprendre sous peu que la chambre de ma grand-mère, au premier étage de la maison, est un sémaphore aussi bien orienté qu'un blockhaus allemand sur la dune. Elle est soupçonneuse, ma grand-mère. Elle possède une jumelle marine héritée d'un aïeul officier. Elle surveille avec une gourmandise de vigie les mouvements du port. Elle en sait long sur les uns et les autres. Mon cousin Yves annonce qu'il part faire un tour à bicyclette, mais c'est au fond d'un canot à l'ancre qu'elle le voit, flirtant avec la fille de l'Économie bretonne. Elle ne va plus à l'Éco, s'enquiert auprès d'Yves s'il a vraiment la conscience tranquille, interdit les sorties à bicyclette. Bonne catholique, elle aime interdire, prendre en faute, humilier publiquement les fautifs, accorder son pardon. En attendant, c'est grâce à la jumelle de l'aïeul que je vais regagner sain et sauf le monde civilisé, ce jour-là. Ma grand-mère a tout vu, elle a même hurlé par la fenêtre et fait hurler pour que je revienne aussitôt. Depuis une heure, c'est le branle-bas, à la maison, et l'on cherche une bonne âme de navigateur courageux pour

aller me chercher là où l'on me distingue à peine : c'est la plate noire qui fait office d'amer, de l'autre côté du port.

Mon sauveteur aura pour nom madame Rousselle, notre voisine, ma grande amie. Elle m'apprend à pêcher, à réussir les nœuds marins, à calfater les bateaux, à les rafistoler, à les aimer quels qu'ils soient, comme des yachts. C'est une marinière de cinquante ans, malheureuse en amour, une fleur bleue jamais épousée, l'alcool aura sa peau. Son canot de sauvetage, une pitoyable barcasse à rames qu'elle a plus ou moins fabriquée elle-même, n'est guère plus grande que mon rafiot. Bonjour, madame Rousselle, je suis désolé. Allez, monte, mignon ! C'est souquer de retour qu'il faut !… Elle le pense en breton, le dit en français. Revenu à bon port, elle m'invite à boire un large café au lait sous son toit. Ma grand-mère n'ose lui refuser ça. Je ne perds rien pour attendre. J'en suis marri. Plus tard, de nouveau chez les miens, c'est tout juste si je ne suis pas tenu de rendre la collation.

Quelques années plus tôt, Éric est parti pêcher à la traîne. Une périssoire, a-t-on idée ! Je parie qu'il transgressait un interdit bien connu, ce bel apprenti sorcier. Il y a toujours dans les pattes folles d'un enfant une grande personne qui dit et redit : casse-cou ! … Et, pour autant, il ne cède pas un gramme de cette folie, il y tient comme à sa peau, à ses os. Bonne glisse, la périssoire, une toile de caoutchouc tendue sur une carlingue effilée au ras de l'eau. Périssoire est son nom, car périssable est l'humain qui s'imagine en sécurité en ses flancs. Le navire idéal pour traverser un miroir. On ne rame pas : on pagaie le buste droit, gare au chavirage !

Éric arrive au large et commence à pêcher. Il fait beau, il rêvasse, il découvre au bout d'un moment que sa périssoire évolue sous la surface de l'eau, étanche à la manière des périssoires, médaillée de vieilles rustines à moitié décollées. De pêcheur il devient poisson, un poisson dont la nage, à sept ans, laisse encore à désirer. Il a juste le temps d'avoir peur. Un cadeau providentiel le ramène au rivage. Ah ! si les enfants écoutaient à temps les grandes personnes, quelles périssoires ne s'épargneraient-ils pas. Si Tabarly, le 2 juin 1998, veille de son grand départ sur le *Pen Duick 1*, avait entendu la voix prophétique de Jacqueline, son épouse. Elle lui disait : non, pas cette fois, n'y va pas ! Et lui répondait : si, j'y vais ! Il serait parti seul, au besoin. Il avait rendez-vous. Avec son destin. Dans les premiers jours de juin 1998, quelque chose lui arriva.

4

Il aurait pu s’en douter. Gageons qu’il s’en doutait, mais depuis trop longtemps pour garder l’œil fixé sur le sablier. Il semblait jouir d’un crédit sans limite auprès des fées, des lares et autres âmes topiques du bateau qui recherche la cogne des typhons pour arriver premier, de préférence à bon port. Il aime la mer, que voulez-vous, on peut aimer des êtres immenses comme la mer du même amour qui aime les femmes, l’amitié. Funèbres, ses voiliers couleur lame de faux. Le destin pardonne un moment. Il rôde, il a d’autres chats noirs à fouetter. Régulièrement, il se rappelle au souvenir du marin et lui chuchote à l’oreille : tôt ou tard… Aveugle pour les fautes graves, il sait être implacable pour l’étourderie. Il est comme ça.

Il frappe, il protège, il séduit, fait les jeux. Éric n’a pas huit ans, le jour où son père l’emmène voir un croiseur de plaisance à Basse-Indre, boucle endormie sur la Loire, en aval des ducs de Bretagne. À marée haute, le bateau flotte au milieu des roseaux ; à basse mer, il se tapit dans la vase. Prés-salés, hérons, saules baignés d’eaux brumeuses, mousse, et sur la berge une muraille de peupliers voilure haute, en escadre serrée. L’arbre de l’air, l’arbre de l’eau. Le croiseur étire un trait noir au milieu de verts éteints. On l’arpente, on visite. Un parfum subtil de grenier confiné où mûrissent des pommes. On l’aime aussitôt. On en est fou. Il n’a pas la jeunesse pour lui, c’est un quadragénaire fatigué, mais si beau, si grand : quinze mètres dix ! L’un de ces bateaux qui, par la vertu sans âge d’une ligne parfaite, n’aurait jamais l’air d’être vieux. À vendre… Aller, papa, un bateau de course…

La réalité se complaisant aux symétries, les Tabarly ne cesseront d’enquêter sur la mémoire du bateau qu’ils acquièrent. Il est né en 1898 du crayon génial de William Fife, le dessinateur des Shamrock 1 et 3, à Sir Thomas Lipton, grands racers de légende, aussi légendaires que les chantiers navals du nord de la Clyde, en Écosse, où ils sont rituellement lancés. *Pen Duick*, on s’en apercevra dans les années 1950, est quant à lui d’ascendance irlandaise, ayant vu le jour aux chantiers Commings and Bros, non loin de Cork où vivait son commanditaire. Acheté, revendu, aimé, désaimé, répudié, *Pen Duick* s’est appelé successivement *Yum*, *Griselidis*, *Magda*, *Griselidis* à nouveau, *Cora*, *Astarté*, *Butterfly*, et c’est

l’éditeur André Hachette qui l’a ramené dans les eaux françaises en 1902 ; enfin ce sont les frères Lebec, assommés par les frais d’entretien du navire vieillissant, qui se résignent à l’offre de Guy Tabarly.

On le baptise *Pen Duick*, la mésange à tête noire. Cet oiseau phénomène, introuvable dans aucun ouvrage d’ornithologie, sera célèbre un jour dans les ports du monde entier. Pour le meilleur, pour le pire.

Pen Duick, voilier de rêve, voilier de chagrin.

Tout bateau qui vous accompagne à travers les saisons d’une existence, aventureuse ou non, épouse immanquablement vos malheurs et vos joies. En juillet 1958, je suis avec mon grand-père Henry chez Mirbelle et frères, un chantier naval sur la rivière de l’Aber-Benoît, à l’est de Prat-ar-Koum, le paradis des huîtres. Il fait bleu, il fait chaud. L’air sent le mielleux arôme du bois tropical aux mains des charpentiers. Un navire de pêche en construction exhibe une cage thoracique de mastodonte, sur des épontilles, cernée de gaillards torse nu qui chassent les clous galvanisés à coups de masse.

On est là pour voir le bateau, le cotre que mon grand-père a commandé voilà un an chez Mirbelle, lassé de mes frasques à voile sur les plates des pêcheurs ou sur les canots de notre écurie personnelle.

Il y en avait trois. Le premier, une occasion nommée *Saint-Gildas* – un saint de fortune, de plein vent, jamais homologué par les sbires du Vatican, pas plus que Maudet, Bodoc, Efflam ou Pabu (pas bu !) –, un esquif réputé pour son comportement à la mer, qui a ni plus ni moins perdu l’ensemble de son arrière au mouillage, comme si les dents vous tombaient du bec à l’unisson, et il a coulé bas, enfin, pas si bas, se trouvant à la cale au moment du drame, en eau peu profonde.

Le second canot, une première main nommée *Sainte-Anne*, originaire du chantier Roux, à Brest, sur la rive nord de la rivière d’Hôpital-Camfrout, a tout essayé pour se changer en voilier. Il a tout essayé, oui, subi toutes les chirurgies imaginables, tous les avatars, opposant une bonne volonté sans limite aux godelurots qui l’insultaient, le traitaient de bateau à rames, de gros tas merdique, la honte d’un port où le plus modeste des contre-plaqués à trois couches se faisait *Mousse* ou *Vaurien*, sinon *Star*, sous la main des frimeurs locaux, fils de notables parisiens ou brestois ; se faisait *Caravelle*, *Optimiste* et *Ponant*…

Anne, ma sœur Anne, ma grand-mère Anna, mon arrière-grand-mère Anna : l'honneur de votre nom bafoué, foulé au pied sur ce bateau, souffre-douleur de mes cousins et moi. Pour un rien, une étincelle d'inspiration fatidique, nous l'avons suicidé, adieu tocard !

Plus il changeait, plus il empirait. À hue voulaient le tirer les jeunes, à dia les aînés. Marconi, disaient les premiers ; aurique, les autres : au tiers, pourquoi pas, à misaine, un espar couché sur les banquettes, ficelé dans une toile meunière tannée à l'ancienne, redressé par vent portant. Plus il imitait les vauriens, plus il était nul. Un été, on lui greffe un mât sur le triangle avant, entre les deux chomars de laiton, car ce croiseur à rame en avait deux pour une modeste ancre à jas. L'opération s'accomplit sur la cale de l'Aber, presque sur la route, en présence d'un important comité familial et d'un non moins important comité villageois, celui-là prêt à se tenir les côtes. On hisse la voile du bateau à sec, blanc-neige, la toile immaculée d'une aile à houari. On greffe les aiguillots et fémelots du gouvernail. Ça y est, nous aussi nous possédons un voilier. Je possède un voilier, car c'est bien moi, l'amoureux des bateaux, ici, le copain des pêcheurs, la mascotte des gabariers. Demain, le voilier du docteur va souffrir sur l'eau… Marchera pas, dit entre ses dents un pêcheur, un ancien cap-hornier.

L'été suivant, toujours sur la cale de granit immémoriale en présence des mêmes comités familial et villageois, c'est une quille plaquée de fer, avec un nouveau gouvernail en proportion, que l'on greffe sur le canot maudit, toujours aussi désireux de flanquer la pile au vaurien du docteur, de régater au plus fin. Malgré sa rage de vaincre et sa remarquable prise au vent, toutes allures confondues, il s'est avéré que n'ayant aucun pied dans l'eau, si ce n'est une dizaine de méchants centimètres, il avalait beaucoup d'air pour un résultat inexistant. Il simulait. Il affectait de remonter au vent. Il se battait les flancs, et l'étrave, et tout ce qu'on veut, au plus serré d'un vent qui, mine de rien, paisible lutteur, le faisait reculer à son gré. Il avançait en arrière, merci bien ! toujours en arrière, ou vent arrière, insensible aux appels réitérés du gouvernail, aux invectives hurlées du barreur qui barrait en somme des clopinettes ! À la rigueur, c'est à la rame, encore et toujours, qu'il daignait réagir.

On est loin du *Pen Duick*, de l'*Annie*, je sais, mais le cœur y est, il n'a pas fini de battre pour les voiliers. Avec mon cousin Yves et mon grand-père, en smoking ou presque à la barre du *Sainte-Anne*, on a failli s'empaler

comme des suicidés sur la cale de Toul-ar-Bara, le canot ayant pris, semble-t-il, le mors aux dents. Si je n'avais pas mis la voile à faseyer *in extremis*…

Marchera pas, avait soupiré le cap-hornier, la quille en place, un morcif de soixante centimètres bien comptés.

Marcha pas.

L'été suivant, c'est un bout-dehors qu'on lui greffa, ces foc et trinquette blanc-neige que le canot arbora.

L'été suivant, rien, on ne lui greffa rien, le *Sainte-Anne* commençait à devenir fou, vicieux. Remonter au vent, moi ? Vous m'avez regardé ? À la rame : oui ! À la voile : jamais ! Il bougonnait, fulminait dans son remous d'étrave, il allait de l'avant comme il allait de flanc. Il ne reculait plus face à la brise, et si la marine l'autorisait, on aurait dit qu'il *côtoyait*, sorte de crabe à voile, rejeton monstrueux des lois physiques établies qu'il contrariait par dizaines. Remonter au vent ? Plutôt crever ! Battre le vaurien du docteur ? Pour épater les filles ? Même pas en rêve, même pas au diable ! Le dériveur allait taquiner les bouées du chenal du Four, jusqu'à la Pierre de l'Aber, mais pas nous, pas le *Sainte-Anne*, incapable, s'il y parvenait, de rebrousser chemin. Saleté, saloperie !

Par temps frisquet, mon cousin Yves et moi faisons du feu entre les banquettes, à la scout. On se réchauffe les mains. On se raconte des histoires de marins, tu sais, là-bas où c'est tellement loin, tellement, un seul palmier pour toute la mer en cercle autour de lui, un seul bateau, un seul homme, et pas une femme à se mettre sous la dent. On sacrifie le bois du triangle avant, une essence tropicale, ça brûle bien. Le bois du plancher arrière y passe. Le bout-dehors… Quand ça brûle trop bien, quand les vernis prennent, on se jette sur les moques, pimpon ! On ramène au mouillage un grand brûlé dont, par chance, enfin pour nous, mes grands-parents ignorent les douleurs. Ça ne crie pas, un bateau qui brûle, et moins encore une *Sainte-Anne* : à petit feu, à feu doux, à feu d'ennui mortel entre soleil timide et crachin déluré. Nous l'emmenons par la rivière de l'Aber, nous dérivons jusqu'à Bel-Air, nous saluons au passage les yachts de l'oncle Jo, tout pourrissants, tout moisissant dans l'anse du Gour-Bihan, cependant qu'il est aux mains des Japonais, en Indochine, et que se précise la rumeur de sa décollation imminente. Nous entrons dans la chambre aux échos, vestige de la carrière à granit, nous crions : écho ! écho ! es-tu là, écho ? Jumelle marine, est-tu là ? là ? là ? lalala ?…

Un feu d’aviron tourna mal sur le canot. De la sorte, il partit en fumée. Je doute qu’Éric Tabarly ait jamais détesté un bateau, même un peu cloche, au point de le vouloir en cendres.

Je doute qu’il ait détesté un bateau.

Retour chez Mirbelle and Bros. Sous une halle à claire-voie, gisant quille en l’air au milieu des copeaux, une carène retournée, belle et ronde à pleurer. Elle semble finie, le peintre n’a plus qu’à sortir les pinceaux.

— Livraison la semaine prochaine, dit Mirbelle, l’un des frères Mirbelle. Le *Dieu protège* décharge du *Maerle* jeudi après-midi – il charge le cotre et vous l’aurez le soir même à l’Aber.

Un an plus tard, en juillet sans doute, et plus probablement le soir, le *Dieu protège* que nous n’espérions plus prend sa bouée-toupie devant chez nous, à gauche du Roch-Melen.

En remorque, le cotre blanc qui fait de moi l’égal d’Éric, si l’on veut, au même âge, sauf que mon bateau, tout neuf qu’il est, dans sa première vie, n’a rien d’un plan Fife.

C’est une intuition des frères Mirbelle, une lubie comme les chantiers navals bretons sont accoutumés à les concocter au petit bonheur, empruntant sa voûte au dundee, lui-même inspiré du dandy, son étrave aux goémoniers d’Iroise, son galbord à la chaloupe de sauvetage traditionnelle, la silhouette générale au ciseau plus ou moins rêveur et pressé des charpentiers.

— Nous l’appellerons *Saint-Gildas*, dit mon grand-père.

Saint-Gildas a une longueur de six petits mètres hors tout.

Saint-Gildas est équipé d’un moteur Sea-gull à ciel ouvert.

Saint-Gildas a des voiles rougeâtres comme tous les flambarts de Bretagne Nord.

Saint-Gildas. *Pen Duick*.

Saint-Gildas aspire à la flânerie du rase-cailloux, toujours périlleux dans le chenal du Four, ce réservoir naturel du péril en mer, entre le Vieux-Moine et Pontusval, qu’il soit de pierre, de brume ou de flux.

Saint-Gildas est un croiseur ; *Pen Duick*, un coursier.

Pen Duick veut courir, *Pen Duick* va courir.

5

Éric n'était pas fait pour aimer les études, il naissait trot tôt ou trop tard. Les années 1930 ont une odeur de soufre, même à l'Ouest où l'océan feint d'ignorer que la terre humaine aussi peut tempêter. L'orage est partout sur le point d'éclater. De l'Atlantique à l'Oural, dans les airs, sur mer, par monts et par vaux, l'Europe hésite encore à s'assassiner. Le Reich va bientôt lever la main sur tous, la France tomber sans gloire aucune, et le jeune perdant breton qu'est Tabarly, sept ans, concevoir la haine du mot défaite. Vivre c'est gagner, marcher en tête.

L'été 38 verra sous voiles un *Pen Duick* nullement refait à neuf, mais assez retapé pour louvoyer dans les eaux bretonnes. Il y a trois mois qu'on travaille dessus, dessous, plus tard on changera les lattes du pont qui n'en peut mais. On part caboter en famille. Un mot bien gentillet pour amadouer l'océan. Les îles d'un Morbihan qui se méfie du cadastre légal, nord ou sud, sont au programme. Escale à Groix, Noirmoutier, escale aux Glénans. Exploration des mouillages forains, calculs de marées. Avec un sabot de quille à deux mètres quinze de profondeur, mieux vaut compter large avant de frapper un bout à terre ou de mouiller la pioche. On est à Sterwen, le port gallo-romain au nord-ouest de Belle-Île, ponant sauvage. Un refuge, cet asile en chicane réputé sûr par mauvais temps. Aucun village ni maison, de la lande à bruyères, des colonies d'oiseaux, des pouces-pieds en buissons au bas des roches et, la nuit, le silence mêlé des mille respirations de l'air et du flot sous les étoiles de pleine mer, jusqu'à l'horizon.

Le silence de la mer. Les chansons de gaillard d'avant. La marine.

À Sterwen, il est une heure de la soirée où l'océan va dire quelque chose ; il ne la dit jamais, ou peut-être la dit-il et ne l'entendons-nous pas ; ou bien nous l'entendons, mais ce quelque chose est intraduisible, comme une musique ; ou c'est nous qui sommes sur le point d'exprimer notre vérité ; quel que soit notre âge, il ne compte jamais pour la mer aussi vieille, aussi jeune que chacun d'entre nous, peut-être tout de même un peu plus vieille, toujours prête à nous enfanter. Qu'est-ce que le bonheur, pour un enfant, sinon ressentir par tous les pores de la peau, par tous les regards, qu'il est heureux, même si le mot n'existe pas encore dans sa bouche ?

Un matelot seconde à bord le père d'Éric, ou c'est le père qui seconde le matelot, cependant que le mousse Éric, sensible aux neuves impressions marines dont tout son être sera bientôt pétri, fait partie d'un voilier qui fait partie des éléments, lesquels font partie de l'âme entrelacée des dieux et des hommes. *Mobilis in mobile*. C'est en mer qu'Éric entend vivre sa peau.

Des événements dont la queue leu leu font la vie plus ou moins réussie du Terrien entre la naissance et l'adieu, Schopenhauer dit qu'ils sont tous préfixés par celui-ci. Toute rencontre fortuite est un rendez-vous, toute humiliation une pénitence, tout échec une victoire insondable, toute négligence un dessein. Prodigieuse consolation, cette pensée qui révèle un ordre secret et nous confond tous avec les divinités ambiantes ! Éric descend du *Pen Duick* le 13 juin 1998 pour la dernière fois : il y est monté pour une croisière d'or et d'initiation le 1er juillet 1938, scellant avec ce navire une passion d'espoir à la vie, à la mort, et l'on dirait qu'un vœu dûment pesé régit cette alliance entre la machine à voiles et le capitaine qui va la ressusciter, la tirer du mauvais pas de tous les cimetières à bateaux, de tous les roseaux pourrissants, refusant qu'elle ne soit plus.

C'est Éric, mystérieusement, le premier des deux qui ne sera plus. Il était si fort que d'une épave aimée il avait fait un racer éternel, plus fort que lui. Adieu, bateau…

Triste fin ? Triste fin. Triste est la fin. Que vaut-il mieux, pour un homme ? Partir ou dépérir ?

Le marin que la mer efface est un souvenir plus léger, avec le temps, que celui d'un homme fort déclinant de toutes parts, humilié, dépendant, tombé dans cette enfance de vieillard qui décourage les plus aimants des proches, naufragé d'une vieillesse endurée comme un châtiment.

Autre chose, la fin du bateau. Désarmé dans une anse de relégation ou sur une rivière à roseaux, il fait peine à voir. Raconte un peu nous ça, bateau… Il paraît en bon état, toujours prêt à chevaucher les houles. Il s'appelle *Intrépide* ou *Reder-Mor*. Il connaît tout des brouillards et des malices de l'Iroise. Il a fait son temps et s'il repose ici, désormais, amarré par quatre liens sous les rosiers sauvages, c'est qu'il l'a bien fait, son temps. Il n'a jamais sombré, hantise du bateau. S'il a connu des aléas, l'erreur humaine en est cause, pas lui. Tôt ou tard, il coulera sur place et la marée montera sur ses flancs, épargnant peut-être son rouf et ses écubiers.

Aucune importance, il a fait son temps.

Le deuil du bateau fatigué, impossible à vivre pour un enfant, je l'ai ressenti devant les yachts de mon oncle Jo – *La Mamotte*, *Le Petit Charlot*, *Le Ninoblo* (mot qui veut dire à peu près Marie-larme-à-l'œil en langage moï, l'idiome des hauts plateaux annamitiques où mon oncle, planteur de thé, de poivre, fournisseur attitré de la Couronne britannique, avait son manoir de grand bassam en pleine nature, effarouché ni par les guerriers ni par les animaux, tigres ou serpents qui s'accordaient l'hospitalité chez lui). Les trois yachts, deux sloops et un cotre de cinquante et un pieds, la longueur du *Pen Duick*, étaient accouplés dans l'anse du Gour-Bihan, à Lanildut. Une anse plus loin, c'était l'église qui leur sonnait les cloches de toutes les heures et de toutes les années qu'ils passaient hors de la haute mer, vestiges sur un plan d'eau saumâtre où croisaient les gabares de tout Toul-Ar-Bara – *Dieu Protège*, *Aviateur Mermoz*, *Molénaise* ou *Mad-a-tao*. Trois voiliers blancs dont il était interdit d'approcher, tout comme il était interdit de supposer qu'ils pourraient naviguer sous une main qui ne serait pas celle de l'oncle Jo.

Ma tante Jeanne, la marraine des coursiers, la mère infiniment douce et câline du planteur aux antipodes, se changeait en harpie quand je chuchotais *Marmotte* ou *Ninoblo*. Non ! Chut ! Pas un mot ! On ne pouvait pas plus toucher à ces voiliers, à leur évocation, qu'au Saint Sacrement. On pouvait les citer uniquement comme les gisants d'une légende émerveillée. L'histoire de l'oncle Jo, le fils unique, parti braver la guerre en Indochine et s'enrichir à milliards, laissant momentanément son manoir de Kervay et ses délicats voiliers sous la protection maternelle. Le moment durait depuis vingt-sept ans. Au grenier du manoir étaient stockées des voilures mangées aux mites, aux souris ; les mousquetons vert-de-grisés vous restaient entre les doigts. Dans la cage d'escalier, l'immense aviron du sloop, mâté sur deux étages, faisait voir les innombrables stigmates des charançons qui croyaient posséder la tour de Babel.

La nuit, les trésors d'accastillage amassés jadis par oncle Jo recouvraient leur empire sur la maison. Les cadrans de loch tournaient, la rose des vents s'affolait sous le hublot des compas, le sextant balançait des lunes entières dans mes rêves d'enfant, la pénitence infligée aux bateaux s'envolait avec les embruns du retour au large, à la barbe des aînés qui vous interdisaient d'aimer librement des voiliers orphelins…

Non, tu n’en parles pas ! Non, tu ne vas jamais à bord ! Tu ne t’en approches pas ! Non, tu ne demandes pas à les calfater – d’ailleurs, comment sais-tu qu’ils prennent l’eau ?

Ils dépérissaient. Les pêcheurs de l’Aber vérifiaient à la pointe du couteau la santé d’un bordé. Je faisais de même avec mon *pradel* sur les yachts de l’oncle Jo. Je piquais, j’arrachais des parcelles de bois pourri. Je me demandais à quel moment, comme le premier *Saint-Gildas*, ils allaient tomber en morceaux.

La seule fois où j’ai démâté n’a rien d’épique. Je m’étais accroché au câble d’un hauban pour monter à bord du *Petit Charlot*, et le grand mât s’est rompu comme un spaghetti, sans faire aucun bruit. Il m’arrivait sur la figure quand, déséquilibré, je suis tombé à l’eau. Elle était lisse, bleu bonbon. D’un froid boréal, ce qui ne surprendra personne, à mon avis, le Divin Enfant étant attendu pour minuit précises, le soir même – et la bûche aussi.

6

L’âge de raison, nous y sommes après l’été 38. Raison, déraison mélangées pour celui que la chance appelle au-delà du cercle des choses visibles. En classe il est en retard, il a la compréhension lente, et s’il existe une variété de fleurs, chez les bourgeois, nommée désespoir-du-peintre, il existe aussi le désespoir-du-maître, à l’école, une race d’élèves absolument réfractaires à la pédagogie comme à la bonté. J’en étais un, à l’instar d’Éric. Symboliquement, nous partageons le même banc sous les patères, au fond de la classe. Nous les empoignons, ces patères, nous nous musclons les biceps à travers les manteaux des copains. Nous dessinons des bateaux sur nos cahiers, nous gravons au canif des voilures de trois-mâts dans le bois du mobilier public. Cancres, bonnets d’âne, hou… Notre cartable ne ressemble à rien. Engueulades à l’école, engueulades à la maison. Tu n’arriveras à rien. Tu finiras matelot de soute, j’ai entendu ça. Tu finiras balayeur de rues. Tu finiras sous les ponts.

Les seuls à croire en nous, c’est nous, et peut-être bien aussi nos mères, incapables d’aimer sans espérer ni ressentir une bonne intuition. C’est nous, d’abord, car le génie du premier âge est de vivre les jours par anticipation. Banalité, sort commun ? Tant mieux ! L’enfant a toujours en tête quelques fabuleux projets irréfléchis. Sa vie n’a de sens que soumise à cette poursuite inconsciente. Il n’a besoin ni d’appareil ni d’apparat pour se motiver. Il paraît sagement enfermé dans sa chambre ou dans ses jeux, mais depuis longtemps il est en croisière, et nul ne sait qu’il est parti. Il est loin, il est là. On l’a sous la main, on est à des milliers de milles d’un pareil fugueur, uniquement libre et lui-même, s’il manœuvre au large.

Ainsi d’Éric l’absent, le vadrouilleur, le revenant tard. Et le temps n’étant pas moins voyageur, jamais stabilisé, vient le jour où l’on aperçoit à l’horizon *une ligne d’ombre*, comme dit l’autre, signifiant tout bonnement que la prime jeunesse est derrière soi.

L’été 39 apporte cette ombre dans la vie d’Éric. La guerre éclate, son père est mobilisé, le *Pen Duick* mis au rebut à Pen-Foul, une vasière de l’Odet. Une page se tourne. On dira que perdre un bateau ce n’est évidemment pas perdre un humain. On dira que la guerre est un enjeu qui fait oublier les

autres. On dira que le vieux cotre bâché à l'écart attend des jours meilleurs. Se lèveront-ils jamais ? On dira ce qu'on veut. Il est inimaginable, pour un gamin, d'avoir mal en proportion d'un mal plus général, d'assagir sa douleur par la douleur universelle.

Désarme-t-on jamais un bateau, dans une famille, sans que la cruauté du moment y soit pour beaucoup ? *Pen Duick*, mésange et dragon d'or, incarnait à la perfection l'unité familiale, un bonheur supérieur à tous, pour Yvonne et Guy. En 39, le bonheur aussi paraît mis au rebut. C'est à Préfailles que la famille Tabarly prend ses quartiers d'Occupation.

Je n'ai pas connu la guerre, mais je sais que les bateaux sont les premiers sacrifiés quand le malheur entre à la maison. Après la mort de mon grand-père, on hésitait, pour le *Saint-Gildas*, entre le garder ou non. Il vieillissait. Il coûtait cher pour rien. Mes cousins, amateurs d'unités sportives, le snobaient comme jadis le *Sainte-Anne* avant lui. Il exécrait des mots comme hiver ou hivernage, et, laissé bien amarré dans l'anse du Gour-Bihan, il s'en allait, partait à la dérive. Le téléphone sonnait à Paris, la nuit : le *Saint-Gildas* a disparu… On aurait dit une évasion réussie.

Qui prévenir, quand un bateau s'échappe au gré d'une eau fluvio-maritime ? Quels secours, quelle brigade envoyer ? Est-ce que l'assurance est payée, au moins ? Ma grand-mère m'a dit : j'ai tous ces bateaux en horreur, évite de me parler du *Saint-Gildas* ! J'ai fait le voyage à l'Aber en stop, six cent cinquante kilomètres. J'ai sauté dans la plate du fils Bégoc, au petit matin, aussi perdu que pouvait l'être ce malheureux bateau. Et s'il avait coulé ? Où chercher ? En aval, en amont ? En aval il avait de l'eau à courir jusqu'au Labrador. C'est d'ailleurs en amont qu'on l'a trouvé, échoué presque à la verticale au pied de la maison brûlée, sur la rive sud. Une vision de cauchemar.

Aux beaux jours, mon frère aîné s'est chargé du carénage, commençant un travail qu'il n'a jamais fini. Bien sûr, j'aurais pu l'aider, mais je courais les filles à cette époque-là, je leur demandais beaucoup d'affection pour être moins seul dans mes pensées, entre ma mère et mon grand-père – deux souvenirs, deux impensables deuils.

Mon frère, agissant en dépit du bon sens, entreprit de vernir le pont du cotre, préparé d'abord au chalugaz, et c'est une dizaine de couches non poncées, non diluées, qu'il appliqua sur le teck. Dix autres il aurait pu les appliquer tel qu'il était parti, je suppose qu'il comptait ses sous. Il vernit la chaîne d'ancre rouillée d'un reste de mélasse blonde, et si j'osais

m’approcher j’étais menacé du gros pinceau luisant. Arrière, Satan ! La peinture s’écaillant, il racheta une cartouche de gaz et nettoya à blanc le côté gauche du bateau. Il se mettait au travail sitôt la marée basse, jusqu’à la marée suivante. Il procédait avec l’aisance du yachtman anglais dont les gestes envers les bateaux ne sont pas moins réussis que ceux d’une puéricultrice envers le nouveau-né. Telle une puéricultrice au nouveau-né, il parlait à son protégé, l’abreuvait de chansonnettes. Quand il eut gazé tout le flanc gauche du cotre, il s’en désintéressa.

Un voilier mi-peint mi-nu-comme-un-ver flottait au retour de l’eau. Mon frère découvrit alors que la quille suintait au niveau de sa liaison avec la coque. Rien que de très normal : rien qui décourage un yachtman anglais. Armé d’un tournevis à lame et d’un marteau, il dégagea tout ce qu’il pouvait d’un enduit nullement ornemental, mais garant d’étanchéité, pour le remplacer par du neuf, j’imagine. Entre-temps son attention fut sollicitée par le gouvernail – par les vieilles ferrures du gouvernail. Il gaza les zones rouillées, les piqua, les traita au minium, se servant du gros pinceau à vernis changé en presse-purée, au soleil. Il démonta minutieusement le loch, en rinça les composants à l’eau douce, fut incapable de le remonter avec une égale minutie, et les composants restèrent à mariner dans le seau du bord. Il changea le morceau de liston arraché pendant l’hiver. Le bout de bois qu’il cloua, de section plate et mince, jurait avec la baguette d’origine, de section épaisse et ronde. Elle ne jurait pas pour mon frère – enfin, pas méchamment, et c’est au rabot qu’il harmonisa les choses.

Le soir, il arrivait crasseux au dîner, repu de belle ouvrage, les yeux brillants, et ma grand-mère le servait largement. Bon garçon.

Le jour où je réussis enfin à m’approcher du cotre, il me tournait le dos, peignant le flanc gauche au roulor, en blanc. C’était bizarre. Il peignait toujours le même endroit, indéfiniment, la peinture dégoulinait par-dessus la flottaison sur les œuvres vives, jusqu’au vert de la quille. Le yachtman anglais se laissait aller… Je lui mis la main sur l’épaule et je la sentis frémir. Mon frère, dos tourné, tête baissée, pleurait à chaudes larmes. Le roulor lui pendait au bout du bras. C’est à cause de maman, m’expliqua-t-il. C’est vrai, maman, j’oubliais, nous l’avions perdue deux mois plus tôt.

Cette nuit-là, le cotre repartit à la dérive et, le lendemain, fut signalé dans la rivière de Toul-Ar-Bara. Ma grand-mètre me chargea de lui trouver un acquéreur, auquel cas l’argent serait pour moi. Au premier offrant, je le cédai pour deux mille francs. Il en valait dix fois plus, tout barbouillé qu’il

fût. Sur ce, mon père insista pour que la somme intégrale allât aux œuvres de Mgr Rodin, celui-là même qui devait trouver ensemble et la mort et l'amour. Le buraliste de l'Aber me remit au guichet une formule de mandat express. Je la remplis, la relut : *Cher Monseigneur…* Puis je partis la déchirer dehors. J'étais riche. Malheureux et riche à la fois.

Un livre d'or se ferme chez les humains, et le bateau qu'ils idéalisaient change à son tour de rêve. On dirait la fin du monde. Il faut que le temps ait beaucoup passé pour distinguer l'œuvre qui mûrit et se fortifie du déclin des choses, et finit par s'accomplir. C'est bel et bien dans un pays vaincu, démembré, que Tabarly, à sept ans, va se forger un premier mental de marin victorieux. C'est à force de mal travailler, de suer sang et eau sur des manuels ennuyeux à mourir, sans qu'il doutât jamais d'être attendu par les dieux du vent, c'est à force de louvoyer entre quatre murs qu'il entre dans l'Histoire de son vivant. C'est dans la période intense où il ne fait rien d'autre qu'avancer péniblement, donnant à tous l'impression d'échouer en grand, qu'il va se traîner par la peau du cou vers son étoile. Il y va pénard, c'est un homme libre, il chérit la mer, il n'a que de grandes batailles à gagner.

En 39 s'ouvre pour lui ce grand moment d'initiation qui va durer vingt ans. Si bien qu'il en a trente, au bas mot, quand il prend son envol de marin magique, plus jeune et plus fringant qu'il n'a jamais été. Autrefois, on parlait d'un homme fait à trente ans, ou défait, ou d'un homme au bout du rouleau, bon pour vieillir en paix, tout bourdonnant des quelques souvenirs amassés. Un homme fait, notre héros, à trente ans, un bourlingueur accompli, prêt à regarder la mer sans que rien ne s'interpose entre la mer et lui, sauf une petite mésange noire, son pilote, plus clairvoyante que la rose des vents. Il n'a guère chômé, s'il a beaucoup rêvé. Il s'est fabriqué un sang. Quiconque un tant soit peu viril paierait cher pour avoir le même, et la même expérience à livrer.

Le plus remarquable n'est pas qu'il ait bravé des sentinelles allemandes, avec ses copains, devant un stock de matériel saisi. La guerre, à huit ans, loin du front, avec la mer en guise de passe-temps, on en vient à l'apprivoiser dans son rêve. On se dit qu'un jour on la gagnera. On se dit que, tôt ou tard, on prendra les armes et que les Allemands verront bien… On se dit qu'on est des résistants, sans que l'on soit vraiment pour de bon,

et que son propre père, démobilisé, renseigne le maquis. On a la rage des bateaux perdus, des flottes sabordées ou des cuirassés tirés par ces faux amis d'Anglais, une rage d'enfant qui pleure et qui rit l'instant d'après. On se venge en secret.

La barbe, l'école, dans ces conditions ! Du temps gaspillé, pense Éric, impatient d'agir. Ils vont en classe à Tharon-plage, sa sœur et lui, le tandem, l'un pédalant dur à l'avant, l'autre flemmardant, cramponnée au grand frère, la joue contre son dos. Seize kilomètres aller-retour. Pluie, vent, soleil, on pédale. Annick est bonne élève, Éric dernier, avant-dernier, dernier, une horloge de nullité. Il se voit amiral, mais il est dernier, et le certificat d'études n'en voudrait pas. Tu vas travailler, oui ? Les coups de pied au cul, on s'en fout quand on est dernier. Du moment que les petits bateaux vont sur l'eau, que la mer monte, que l'horizon frémit dans les yeux des filles.

On le colle en pension : dernier. Il a bon moral, le bougre. Engueulé, sermonné, promis à la honte, à la cloche, à l'avenir bouché des sans-diplômes, il y croit, il fonce vers le jour suivant, et pour rien au monde il ne voudrait être un autre, avec d'autres parents.

7

Il rata son bac, il eut son bac, bravo ! La mer toujours aussi proche n'avait jamais été si loin d'Éric. Le grand amour qu'il avait dans la peau ne se laissait pas épouser. Lui non plus, d'ailleurs, flemmard, répugnant à l'effort abstrait, outré que pour accomplir sa nature océanique et en vivre on lui demandait de choisir un métier. Il n'avait aucune idée. Il fallait subir l'ennui d'une école spécialisée, récompense des têtes de classe. Bachelier, il n'est guère plus avancé. Il est réfractaire aux études. Il aurait besoin de couper un moment les ponts avec le milieu familial où son entêtement à ne rien fiche, depuis qu'il est né, a fini par entamer quelque peu le moral des parents. Son père, surtout, lui en veut. L'affection est intacte, mais les équilibres nerveux sont ébranlés, et la promiscuité moins bien vécue jour après jour, même avec le bac, ce bac qui n'ouvre aucune des portes de la mer.

On a dit d'Éric qu'il se nourrissait d'océan, qu'il était l'océan. Tous ces riverains du cordon littoral breton, armés d'une cuillère à trois dents, d'une vieille louche, d'un seau, d'une lame, d'un grattoir de fortune. Tous ces amphibies qui, le jusant venu, fondent massivement sur les grèves pour une opération d'écouvillonnage, de pillage de la moindre cavité sous vase ou vaque, où la mer a pu nicher l'un de ses nourrissons chitineux, pinçants, urticants, mordants, fraîchement enflammés d'électricité, tout simplement encoquillés bigorneaux derrière une lunule opaque, tous ces gens ne s'en nourrissent pas moins. Ils vivent en ce bout d'Europe, au plus près du couchant, dans le droit fil de la nuit qui se raccorde à l'horizon par l'ouest, une intimité supérieure à celle des autres points cardinaux.

Pour se changer les idées, Éric met sac à bord du thonier *Aimé Léone*, mataf lambda parmi les travailleurs de la mer, logé au plus étroit d'un poste avant qui sent un bouquet garni d'épices et de sueur. Il n'est pas sur un yacht, mais sur un thonier à voile, en tous points semblable à celui que décrit Victor Hugo quand il découvrit la Bretagne, consterné d'avoir attendu si longtemps. La mer, pensa-t-il, comme si l'idée même de *mer* et d'*oceano nox* changeait, là-bas. Une marée de plusieurs semaines en Manche, avec des incursions dans un océan plus vert, à courir après les poissons.

Initiatique est ce beau voyage qui prend un minimum de place dans la biographie du gamin, bachelier de raccroc. Et lui qui croyait savoir et qui pérorait innocemment, tel Hugo regardant pour la première fois les prestiges de l'ouest ! Il disait *mer*, comme s'il est possible de transmettre un mot que l'on n'a pas vécu soi-même, de la peau jusqu'à l'âme.

Il s'est baladé en *Pen Duick*, sur le Huit mJI de Marcel Oller, son oncle boiteux à la rotule fracassée. Il s'est fait peur de temps à autre, il a déjà salué quelques grains et vu les brouillards s'emparer des amers dans les chenaux aux courants vachards qui, tour à tour, ouvrent ou condamnent les atterrages en baie de Quiberon. Il a eu chaud. Il l'a déjà échappé belle. On ne va pas sur l'eau, même à la nage en ayant pied, sans défier le génie des gravitations. C'est la mer et ce n'est pas la mer.

Un mot juste, employé à bon escient, est l'entière confession du moi. Il y a lieu de conquérir et de vivre les mots à la vie desquels on veut contribuer. Que personne ne s'enhardisse à proférer l'*océan* qu'il n'ait d'abord longuement battu la semelle sur le pont d'un bateau né pour l'endurer, lui, le grand flot, de la vie à la mort !

Sur l'*Aimé Léone*, Éric est chez les marins, les vrais, les forçats, les heureux et les damnés de la chance halieutique. Il n'est pas un des leurs. Il est un gosse de famille, un touriste aux bras puissants, mais touriste quand même. Aucune malédiction de père en fils n'amène à bord un tel bachelier. Ils ne sont pas hostiles, ces hommes, pas même sceptiques, mais indifférents, dans une autre relation avec cette météo dont le sens même de la vie dépend. Bon. Mauvais. Le baromètre a pour nom sorcier, la boussole a pour nom sorcière. Deux aiguilles assurant l'ordre parfait du monde au centre exact du chaos, toujours, entre le tic et le tac d'une pendule de laiton vissée bien au sec à l'intérieur, visible de la couchette du patron comme de la timonerie. Pythagore, Euclide, les ennemis d'hier, l'épouvantable géométrie, le défilé des monstres de craie sur le tableau noir, la cabale simplifiée des angles et des arcs, aujourd'hui qu'il fait corps avec cet équipage, avec ce point qui va sur l'eau. La mer, la marine, il entre pour la première fois dans son élément, il n'en sortira plus, son âme n'en sortira plus.

Il peut sembler incohérent, après cette expédition, qu'il suive une filière aéronautique, mais rappelons-nous qu'au-delà du rêve, il doit envisager un métier. Gagner sa vie. Il pourrait être pêcheur, direz-vous, lui, l'amoureux des thoniers et des ports où ces magnifiques voiliers aux peintures de

cocagne attendent mouillés à bouchi-boucha la marée suivante. Est-ce qu'Yvonne et Guy Tabarly sont très chauds pour que leur aîné rejoigne la famille du grand métier ? Aucune tradition, aucun ancêtre pour légitimer cette aspiration, la plus noble de toutes quand des sous-verre jaunis trônant sur le vaisselier témoignent à la maison qu'un époux, un mari, un fils a perdu contre la mer, perdu la vie.

De sa virée avec les gars de l'*Aimé Léone*, Éric ne parlera même pas dans ses mémoires, on dirait qu'il protège là un secret. Que toute vérité n'est pas bonne à dire quand elle engage l'intimité d'une âme aussi peu terrestre que l'horizon lui-même, insaisissable dans sa hâte à s'épanouir au large et jamais arriver à destination. C'est au hasard d'un bavardage amical qu'il revient parfois sur ce bout d'existence féerique au milieu des pêcheurs. Ils ont femme, enfants, famille ; ils ont la mer : cette double vie ne se départage pas en quelques mots. Elle échappe aux discours. Sur l'*Aimé Léone*, Éric aussi appris le silence de la mer, dont il fera plus tard le silence de Tabarly.

Ça s'est bien passé, dit-il après une course qu'il a gagnée. Un peu frustrant, pour le quidam armé d'un micro relié à des millions d'auditeurs. Bien passé, oui. Mais que s'est-il passé ? Qu'est-ce que la mer, pour celui qui s'enhardit à la traverser, qui tire son épingle du jeu des éléments où le plus grand, le plus fort des voiliers ne demande qu'à sombrer corps et biens ? Qu'est-ce que la mer ou la marine ? On ne sait pas. Ni Tabarly ni le quidam au micro. Le premier porte les flots, le second cherche les mots qui résument la mer ou la murmurent, mais c'est leur prêter un pouvoir excessif, aux mots, d'imaginer que l'on peut contrefaire, en parlant, la douceur olympienne de l'océan.

Il est un peu difficile à supporter, ce laconisme d'Éric, la traversée finie. Difficile, impressionnant, angoissant. La mer ne se formule pas, excédant la compréhension dicible du sentiment humain. En cela, comme l'amour, elle nous attendrit.

Sindbad le marin, dans sa quête indéfinie des eaux rondes, va devenir quelque temps Sindbad l'aérien. La famille approuve. Éric ne démérite pas. L'uniforme convient au rang social des Tabarly, même s'il commence au plus bas. L'avion n'est rien d'autre qu'un bateau qui tangue et roule au sein des turbulences atmosphériques, doté lui aussi d'une voilure, tiré vers son

cap par la flèche d'un compas, sujet aux mêmes enchantements quand l'orage accapare les points cardinaux et que la prière semble le dernier recours du pilote… *Pen Duick* est le voilier, *Pen Duick* l'avion, petite mésange à tête noire. La parenté semble un brin compromise, il est vrai, par l'artifice d'une propulsion qui ne doit rien au souffle d'Éole, l'ami d'enfance d'Éric. Mais la forme de l'avion, l'aérodynamisme, ne cessera d'inspirer l'athlète océanique, plus doué pour le marathon que l'effort bref d'une régate à la bouée, skipper obsédé par la vitesse à la voile, en quête du bateau si bien profilé qu'il volerait à la surface de l'eau. Un *hydroptère*, pourquoi pas ? Si le métal était moins lourd, les matériaux synthétiques plus résistants, si la fibre de carbone, en titane (encore l'aviation), n'attendait pas encore dans les formules inachevées des ingénieurs…

Il s'engage dans l'Aéronavale, nullement par dépit. Il a toute confiance dans son étoile. Il a été pensionnaire. Il sait bien que le rythme encadré d'une vie collective est facteur d'équilibre moral chez les rêveurs de sa trempe, et donc de liberté. Il en a manqué, ces derniers temps. Passer pour un mauvais élève, être un mauvais élève, catalogué par le maître et par les proches dans la série des éléments irrécupérables ; connaître chaque jour l'angoisse du travail non rendu, mal fait, de la leçon non comprise, est la plus aliénante des expériences, quand on a l'âme d'un bourreau de travail – une âme frustrée.

Mais où est-il, ce travail passionnant qu'il rêve d'abattre ? où, cette montagne à soulever ?

On l'envoie d'abord à la base d'Hourtin, sur le lac d'Hourtin, en Gironde, où l'initiation au cérémonial du balisage n'a pas besoin que l'eau soit salée, ni pinçants les crabes.

8

De nouveau pour moi la sensation d'avoir mis mes pas dans ceux du géant. J'avais quinze ans lorsque je suis arrivé à la base d'Hourtin. Je ne me destinais pas à l'Aéronavale et l'horizon me semblait aussi riant que des barreaux peints sur un mur de béton. Qu'est-ce que j'allais devenir ? Qu'est-ce qu'on va faire de toi ? Imagine que tu ne gagnes jamais d'argent. C'est chaque jour qu'il faut en gagner ! Imagine que tu n'aies pas ton bac ?

Comme Éric, j'avais la passion des bateaux. Je ne me sentais vraiment moi, dans ma vraie peau, que le bois d'un canot sous les pieds. Avec le plastique, invention prodigieuse hélas, s'est perdue la mémoire exquise du bois – ce bois dont se faisaient les canots, les voiliers, agréable au toucher, aux narines, à l'œil, et, dans ses différents assemblages dus au génial travail de la main humaine, sensible aux ondulations des mers comme nul autre matériau. Regardez les barques bouger dans les ports, même les youyous, vous comprendrez la différence entre nature et culture ou synthèse – soit dit ici sans passéisme aucun, le plastique ayant notamment permis d'arracher *Pen Duick*, le moribond, à l'amour de membrures et varangues pourries qu'Éric refusait d'accepter pour mortes.

À Hourtin, la marine arme des canots en bois. De vieux jetons, pourrait-on dire, provenant de navires de guerre réformés. Il y a *Doris*, baleinière ciglis à misaine, et surtout *La Réale*, un monument, une chaloupe jadis embarquée sur la *Jeanne d'Arc*, le croiseur-école à bord duquel les élèves officiers faisaient un demi tour du monde.

L'école de mer où je suis inscrit pour un séjour d'un mois ne dépend qu'indirectement de la base navale. Elle a ses quartiers à la Gracieuse, du nom d'une ancienne goélette paimpolaise, sous les ombrages d'une pinède, à quelques plages de là, dans un décor tout droit venu des Caraïbes, avec ses lumières capiteuses et ses minutes suspendues, excepté les pins des Landes, excepté les eaux douces attisées par le vent d'ouest. La marine fournit les vivres et les canots qui apportent les vivres à la Gracieuse, escortés par une vedette à moteur comme il en circulait sur la rade de Brest, entre l'Arsenal et Lanvéoc-Poulmic, sur l'autre rive, le siège de l'École navale. Confiture d'abricots, fayots, saucisses, daubes, nous débarquons

sous forme de bidons anodisés jaune citron pour un mois d'autosuffisance volontaire en cette forêt lacustre aux marges de l'océan.

On ne nous dit pas : vous êtes à la mer, mais soyez la mer, imaginez-la, ressentez-la. L'horizon dit : je suis la mer, l'infini, il est doté d'une imagination à perte de vue. Il devient la mer sur ce grand lac. Il se trahit à la tombée du jour ; l'air moins nébuleux, il donne à voir des maisons blanches à volets verts et des arbres courbés. Des mirages, n'est-ce pas ?

Le lendemain, la civilisation s'est volatilisée, Robinson peut retourner à ses marottes et s'interroger sur le sens de tout ça, être un jeune homme qui cherche sa place au milieu des autres, à bord d'un bateau qu'il faut connaître et mener à bon port. Dieu s'en occupe, il paraît. Il faut L'aider, L'encourager. Il a besoin des hommes, ne serait-ce que pour exister. Dans cet esprit, nous nous forgeons des muscles d'acier sur des voiliers à rame inspirés des galères.

C'est le nom d'une galère ancienne que porte *La Réale*. C'est une galère au déplacement lourd de neuf tonnes ou peut-être douze, dont je n'ai vu nul part l'équivalente, sauf sur les bandes dessinées d'*Astérix* où l'on exagère volontairement l'échantillonnage de la construction navale au temps de nos ancêtres les Gaulois. Sur *La Réale* on apprend à ramer. Pardon : à nager. La nage est celle d'un esquif mû par des avirons ou des rames. Quinze mètres est la portée d'une rame, il faut se mettre à deux pour la manier. Rien que de très banal, sourirons les canoteurs de rivière ; rien que de très banal, en effet. Rappelez-vous le supplice de la goutte d'eau. Très banal. Une goutte après l'autre au milieu du front, entre les deux yeux. La douleur a tout son temps. Idem sur un banc de nage. On appelle ça : tirer sur le bois mort. De la rame ou du rameur, qui est le plus mort à la longue, à l'œuvre ? Rame et rameur ne font plus qu'un. Ce n'est donc pas que l'on apprend la *nage*, apprentissage limité à la plonge régulière de la pelle sous l'injonction du sifflet ou de la voix du maître de bord, mais on apprend à souffrir la mer, à la souffrir en bande, ou plutôt en équipage. Dans l'infanterie, chez les biffins, on a la marche forcée ; dans la marine, chez les zèbres (allusion au maillot rayé), on a la rame, et je ne vous dis pas de quel sommeil de juste vous tombez assommé sur le hamac, le soir, au terme d'une balade en *Réale* à travers les molles eaux du lac d'Hourtin. Âme ni corps, vous n'avez plus rien. Vous sombrez.

Autrefois, sur la *Jeanne*, *La Réale* était mise à l'eau, chargée d'un équipage de midships, à quelque deux cent milles d'un point d'atterrissage.

Boussole, rame, grand-voile et misaine, bon vent les gars ! C’est à cette occasion qu’Éric a découvert la chaloupe et rejoint, si ma mémoire est juste, les côtes d’Honolulu.

Pour l’heure, Éric ne boude pas son plaisir sous les couleurs de l’Aéronavale. Une chose le réjouit : il y a continuité entre les manuels et l’action. L’abstrait apparent des lois scientifiques rejoint la coordination des membres et des sens. Tout cela fondu et absorbé dans les exigences techniques de cet aéronef qui ne se laisse pas imaginer en l’air quand il est en bas : volant quand sur le tarmac de Saint-Mandrier, il pèse toute sa gravitation de tôle, de boulonnerie, de réservoirs pleins, de mitrailles et de mitrailleuses, puisqu’il s’agit d’aéronefs de combat. Aucune raison qu’un bateau d’acier se mette à flotter le jour de son lacement, aucune raison qu’un avion de fer daigne virevolter comme un papillon obéissant.

Ainsi pense le *vulgum pecus* ou commun des mortels, mais Tabarly n’est pas, tout périssable qu’il soit, un mortel commun. Depuis tout enfant, sans penser à mal, sans penser à rien d’autre, il se donne pour allié l’impossible auquel nul, croit-on un peu vite, n’est tenu. Il y tient. Il s’accroche à lui. Il est dans ses basques, ou dans ses jupons, ou dans ses bottes. Il cherche à voir jusqu’où l’impossible n’en fait pas trop avec lui, son pareil.

Il est impossible de traverser l’Atlantique en périssoire, décousue ou pas. Il devrait être impossible de commercialiser un tel bateau sous un tel nom. Impossible d’échafauder un catamaran solide en ficelant de vieux lièges de dragueur de mines. Impossible de s’égaler aux forces tranquilles de la nature, dont l’âge est à la fois la plus tranquille et la plus indomptable. Impossible de rattraper la jeunesse d’un bateau après qu’il a fait son temps. *Pen Duick* est mort, mon bel Éric, impossible à ressusciter. Tu es jeune, il est mort. On réagit comment, devant un pareil constat, quand on s’apprête à piloter de fringants chasseurs ou de vieux bombardiers aux prestations incertaines, et qu’on vous prédit un bel avenir chez les aviateurs de la Marine, au soleil des colonies ?

N’importe qui laisserait tomber, renoncerait à l’épave recyclée dans la catégorie dorée des inoubliables souvenirs d’enfance. Éric, lui, voit les choses autrement. Son père lui a donné *Pen Duick*, le cadavre de *Pen Duick*. Il n’en parle pas au passé. Il est propriétaire d’un voilier inutilisable pour le moment. Il avisera plus tard, une fois l’argent tombé, quel avenir lui

donner. Le mot *vieillesse*, vieillissement, sont peut-être un argument, mais pas sûrs ou pas suffisants pour faire une croix sur la petite mésange noire de son enfance. Il contourne l'impossible. Il remettra *Pen Duick* à flot par l'une de ces magies qui deviendront son tour de main.

Étrange que l'on ait interprété le malheur du 13 juin 1998 dans le sens d'une fourberie patiemment élaborée par un navire ingrat. Et si l'on disait, tout au contraire, que la mésange noire avait épargné les affres du vieillissement à ce marin qui souffrait des mains, des yeux, dont la santé s'interposait comme un horizon précaire entre l'horizon des mers et lui, entre l'homme inusable qu'il était de tout son cœur et l'humain dont les forces d'exception allaient déclinant ? C'est un homme aux forces déclinantes qui disparaît le 13 juin 1998. C'est comme un éternel enfant qui vit ses gestes les plus fous sous une bonne étoile, et dit plus souvent qu'à son tour, les yeux tournées vers le ciel des bonnes fées : je l'ai échappé belle. Une bonne fée, une bonne mère ne se tient pas toujours aux aguets derrière le fils sur le point de commettre l'irréparable. Ou une femme aux aguets derrière son éternel enfant d'époux, quand il se prend pour un équipage à lui seul – hardi les gars ! – et qu'il va bien falloir les brasser, tous ces mètres carrés, saturés d'embruns et de pluie, nonobstant le poids des vergues et celui des mains engourdies pareilles à du bois mort.

Ces belles vieilles mains ! … Si l'on pouvait mesurer la longueur d'écoute et de drisse ou d'aussières qu'elles ont empoignées au cours de leur vie, c'est en milliers de milles que ces chiffres auraient l'addition, tout un arc d'océan.

On n'imagine pas un navigateur, un barreur de voilier, un preneur de cap rebuté par la manœuvre d'un avion, pas plus qu'on imagine l'aviateur allergique à celle du voilier. Dans le corps des *gaziers* de l'Aéronavale, on peut dire qu'Éric va bien s'amuser, durant les trois ans qu'il y restera. Son amour de la vitesse, qu'il satisfaisait jusque là sur des carènes à flot, périssoires, thoniers, *Pen Duick* ou Huit mJI de l'oncle Marcel, le baroudeur affligé d'une jambe en moins, il va pouvoir le contenter sur des *fend l'azur*, et même si ce sont des zingues d'après-guerre, de la récupération fourguée par les Alliés, on y est jamais à court de sensations – *intrados, extrados* – aux abords des cumulonimbus ou de ce timbre-poste,

dit porte-avions, uniquement immobile et spacieux quand la crosse d'appontage se prend au câble d'arrêt.

Au Maroc il pilotera le Stamp, une périssoire volante de toile et de bois collés, il pilotera le monoplan américain SNJ que pas un amateur d'acrobaties ne se rappelle avoir piloté *sans écraser une larme d'un point furtif* ; il pilotera le Beechcraft, et surtout le mythique quadrimoteur Lancaster, qui fait de son pilote une espèce d'aurige mi-rassuré, ne reniant pas moins, sur un attelage de cinq mille chevaux, mille deux cent cinquante par hélice, de quoi bien rigoler, mais de quoi faire du vilain chaque fois qu'on se pose où qu'on atterrit.

En 1955, il est en Indochine, il vole sur Privateer, Morane, Cessna, c'est un pilote confirmé, farceur à l'occasion, capable de friser les moustaches à des paysans fous furieux dans les champs, pour rire, ce rire jubilatoire de l'adolescent goûtant une félicité charnelle depuis longtemps attendue.

Et la mer, direz-vous, dans tout ça ? Il y pense encore, à la mer, aujourd'hui qu'il se balade à trois cents nœuds et plus au-dessus des nuages ou dessous. Non seulement il y pense, mais il est probable qu'il n'aurait pas choisi momentanément le métier des airs si l'océan n'était pas son jardin secret, le rêve intérieur qu'il file en catimini, pour lequel il est né, pour lequel il mourra, pour lequel il se tait en attendant de laisser l'avion pour le voilier, le plancher des oiseaux pour celui des poissons – on peut même dire des poissons-volants.

Où qu'il soit en garnison, Éric économise sou à sou les frais de restauration du *Pen Duick*. Ses copains font la bringue, pas lui. Ils se paient mutuellement des tournées dans les bistros, Éric regimbe à cette camaraderie sinon flambeuse, du moins dépensière, en désaccord total avec ses projets. Il en acquiert une certaine réputation d'épargne tatillonne, voisine de la radinerie, dont ses biographes le diront auréolé jusqu'à son installation à Gouesnac'h, en famille, période où il met plus volontiers la main à la poche. Balayons d'un revers cette médisance indigne des gens de mer.

On sait bien ce qu'il en est, du tintouin pécuniaire, quand un voilier demande à naître ou à renaître : exige son mât, ses haubans, son lest, sa garde-robe, son électricité, son vernis, sa peinture, ses outils, ses clés, ses clous, ses vis, ses boulons, les mille et un riens qui définissent un accastillage au complet, d'une crapaudine de gouvernail à l'ampoule d'un feu tout horizon, en tête de mât, ses taquets, son davier, son compas, son

éclairage de compas, etc. Il y a de quoi s'arracher les cheveux devant la liste minimum du premier équipement nécessaire à la simple mise à l'eau du croiseur désireux de hisser les voiles sans avoir même aucunement l'intention de prendre la mer, bien sûr que non.

À prévoir, une deuxième liste avant de sortir du port, un deuxième équipement : la sécurité, tous les accessoires ayant trait à la survie, de la plus modeste lampe étanche au plus modeste miroir de signalisation contenu dans une trousse du canot de survie, etc.

Cette deuxième liste, aussi lourde financièrement que la première, peut encore en cacher une troisième, au cas où vous songeriez à ce minimum de confort que représente le fait de manger dans une assiette ou de s'endormir la tête au creux d'un oreiller, sous un duvet bien chaud.

La quatrième liste, la dernière, c'est les vivres, et lorsqu'on y parvient enfin, rien d'étonnant que se place en tête des priorités une bonne bouteille de whisky ou de vodka – à la charge de l'invité du bord, évidemment.

Il a l'air charmant, le voilier habitable, au mouillage, dans une baie tranquille au crépuscule. Il est charmant. On lui donnerait le Bon Dieu sans confession. On rirait au nez de celui qui dirait l'argent qu'il a coûté pour avoir l'air charmant, les années de labeur acharné, de doute permanent qui a laissé et que laisse encore son maître éternellement partagé entre le désir d'une croisière au bout du monde et celui de vendre et de ne plus jamais entendre parler de ce cauchemar auquel on a sacrifié femme, enfants, maison. Un bateau à soi ? Terminé ! On l'échangerait contre une balle de fusil.

La pingrerie d'Éric fait sourire. Il a un bateau à sauver, les gars, et pas une coque de noix. Un cotre de cinquante pieds, de cinquante ans. Le *Pen Duick* n'est d'ailleurs pas tout à fait à lui. Comme dans la pièce de Shakespeare où le jugement stipule expressément la chair et pas une goutte de sang, Éric possède le bois ravagé du cotre et pas un gramme du plomb qui leste l'ensemble. S'il veut disposer du voilier, il doit payer à son père la valeur du plomb. Sinon, pas touche, c'est la loi. Tant pis pour les samedis soirs entre potes, pour la noria des apéros à longueur de nuits blanches, pour cet esprit d'équipage arrosé d'une amitié à la vie, à la mort, après les envolées du jour, qui ne traduit rien d'autre, souvent, que le besoin de célébrer la solitude à grand renfort de rasades alcoolisées – et ce n'est jamais en buvant qu'on devient forgeron ni marin. Pas même écrivain.

Avarice ou pingrerie, ladrerie : qu'importe le nom ricanant qui veut épingler cette rage d'économies, cette volonté farouche, cet amour du bateau. Fut une époque où mon frère et moi nous étions lancés dans un de ces chantiers navals désirés comme un sacerdoce, au prix d'un vœu sans limite ; en croyant bien peser ce qu'il en coûte de vouloir un bateau dont on n'a pas les moyens. Un plan Caroff ou Presle de cinquante pieds, on n'a jamais trop su, pas plus d'ailleurs qu'on n'a jamais vu de nos yeux le plan réel du Ketch, si beau, si fringuant sur les dessins publicitaires des revues nautiques – et si bon marché. Un Tobagos 50. Vous commencez par la coque nue avec l'impression indolore d'acheter une baguette à prix sacrifié, vous terminez par le porte-clés insubmersible en forme d'ancre à jas, avec la même impression, renforcée. Bien sûr, vous n'arrivez jamais au porte-clés.

Plus simple est de faire aux pattes le canard qui bat des ailes en haut du mât suifé, les jours de fête foraine. En ces temps post-soixante-huitards, les aventuriers de mers plus ou moins fauchés étaient légion, et légion les gogos. Mon frère et moi, suivant la filière économique, nous avions acheté au noir une première coque nue du Ketch – six cent mille francs. Une paille, pour un quinze mètres. On est presque gêné d'avoir si peu d'argent à remettre au vendeur. On paie en liquide pour faire bonne mesure et, quoi qu'il en soit, on n'a plus un rond, plus rien quand on redescend l'échelle du Ketch témoin, béquillé à sec sur le parvis du Palais des Expositions (Paris XV^{e}). On regagne ses pénates un peu chose et groggy, les poches vides, excepté ce papier dactylographié qui tient lieu de contrat, signé par le vendeur, par vous. Autant en emporte le vent.

Les six cent mille francs réunis au centime près devaient à la mer autant qu'à la terre battue. Mon frère en avait apporté la moitié en revendant les objets peu communs dénichés lors de son tour du monde sur la frégate *Duquesne* ; moi, l'autre moitié en donnant des cours de tennis à des femmes de tous âges, dont certaines m'invitaient au restaurant, horrifiées que je dusse me serrer la ceinture pour mériter mon voilier. Oui, je vous emmènerai ; oui, nous irons là-bas, aux îles… Tel Éric, j'économisais coûte que coûte, je comptais, rapace de la moindre pièce jaune. Je n'aurais pas payé un café à mon meilleur ami. J'évitais les amis. Je rangeais l'argent dans un confiturier de famille en cristal que j'ai revendu en apprenant sa valeur marchande. J'ai revendu l'armoire à linge où je planquais le

confiturier. Le soir, j'écrivais à mon frère sur le *Duquesne*, et qu'il fût au Sénégal, aux Comores, au Koweït, il n'était pas kopeck soutiré à ces dames qu'il ignorât dans les entrailles de ce fier bâtiment où il dirigeait la coopérative du bord, autre source de gain. Je datais, notais en chiffres la somme du jour, j'écrivais : *Mon bien cher frère*…

Et c'est ainsi que, de fil en aiguille, on devient le propriétaire effectif d'un rêve incarné par le beau dessin noir et blanc d'un Ketch dans une revue nautique spécialisée, le Tobagos, un nom d'îles chimériques, voyez-vous ça…

La société Corail-Marine n'habitant plus à l'adresse indiquée, les six cent mille francs épongés dans une faillite aussi frauduleuse que labyrinthique, il est digne d'intérêt de souligner que mon frère et moi persistâmes dans nos fidélités d'origine au dessin noir et blanc du Tobagos 50, dont chacun de nous conservait un exemplaire découpé dans son portefeuille, aussi précieusement que celui d'une femme adorée.

Trahis par le concessionnaire, nous prîmes langue avec le fabriquant du Ketch, un industriel breton siégeant à Paris, quelqu'un d'honnête, forcément, et bien disposé à l'égard d'une paire de frangins sur le sable après cette ténébreuse affaire de coque nue.

Il est digne d'intérêt de mentionner que les révélations du fabricant ne firent que redoubler notre attachement à ce voilier malchanceux pour tous. Oui, pour tous. À ce jour, cinq Tobagos 50 étaient sortis du chantier. Comme nous le savions forcément, les deux premiers avaient coulé à pic dès leur première sortie, d'un poids tel qu'ils avaient disparu sous la première vague un peu escarpée, ni plus ni moins que de gros fers à repasser. Sans doute un vice architectural. Deux autres, plus légers, s'abstenaient de prendre la mer, les calculs de positionnement du lest les faisant piquer du nez. Le cinquième attendait dans un champ une décision de justice, vendu qu'il était à deux personnes au moins : un Belge et un Américain.

Voilà ce qu'on pouvait dire en quelques mots du dossier Tobagos, toujours en instruction chez les juges. Vice architectural, traficage des plans, arnaque à la coque nue, carambouille : le pauvre Ketch les accumulait.

Une autre coque nue ?… La maison pouvait nous proposer le Concerto 51, un Ketch également, certifié celui-là quant à ses plans, homologué en

première catégorie, du haut de gamme à prix coûtant. Un pied de plus que le Tobagos 50. En somme, un pied gratuit…

Un Tobagos 50 ? Vous plaisantez ? Non, trop risqué. Et puis oui. Tôle mince, membrures et lices en nombre réduit, lest coulé sur l'arrière de quille, on aura le meilleur des voiliers, pas trop tôt.

Manquaient les six cent mille francs d'acompte. Dommage qu'ils n'aient pas manqué jusqu'à ce que l'envie nous ait passé d'imaginer le futur moins volatil au bout du monde, à bord d'un voilier que nous étions prêts à payer n'importe quel prix sans sourciller ni juger excessives les sommes engouffrées dans son achat. De sorte qu'avec l'argent dilapidé pour ce Ketch, en fin de compte, on aurait pu s'offrir à l'aise un immeuble à cinq étages, avec ascenseur et concierge, au cœur de Paris, sous réserve de brader un entêtement suicidaire auquel nous tenions comme à la prunelle de nos yeux.

Paris valait peut-être une messe, mais bien davantage notre rêve de bateau.

Ce soir-là, après un festin consolateur de pizzas calzone du côté d'Alésia, nous évaluâmes notre fortune à cinquante francs, mon frère et moi. De quoi se sentir un brin vulnérable au pied des lendemains, quels qu'ils soient, non ? Pas du tout. Sentiment d'invulnérabilité intact chez lui et moi. Deux jours plus tard, un legs intempestif – appelons ça une aubaine – allait remettre la coque nue du Ketch au centre de nos efforts immédiats. Pis, nous avions maintenant de quoi l'habiller, une vraie mise en chantier pouvait démarrer.

Sur ce, mon frère et moi prîmes nos quartiers d'avenir en cette étrange et magique ville de Lorient où notre Ketch prenait forme au port de pêche, rue du Bout-du-monde, à quelques pas d'une eau grise chargée d'une forte odeur de poiscaille et de fioul.

À travers cet ouvrage absurde auquel nous entendions participer de nos mains, il s'agissait pour nous de faire notre deuil de quelque chose, je n'ai jamais très bien su quoi, mais j'affirme que pas un voilier, fût-ce un ustensile dément comme le Tobagos 50, ne se construit sans arracher le meilleur de son âme à celui qui l'a voulu.

9

Cette âme indéfinissable que le bateau ravit aux proches du marin, Éric ne va plus cesser de l'offrir à *Pen Duick*, après 1956, tout comme il offrira ses mains, ses yeux, sa santé. Il en est toujours à sa première mésange noire, trop vieille et trop amochée pour s'envoler. Qu'à cela ne tienne : il va la rajeunir, lui transfuser un sang neuf, le sien.

Que dit l'ami Costantini, expert, appelé à se prononcer ? Ton bateau est foutu ? Il dit ça ? Raison de plus pour le remettre en état, parfaitement !

Cet échange a lieu devant l'animal tiré au sec dans la rivière de La Trinité, à Pen-Foul. Le docteur aimerait pouvoir signer raisonnablement le permis d'inhumer. Mais, chaque fois qu'il entend des mots comme *foutu* ou *mort*, Éric répond d'une voix tranquille : « Ressuscite-le. » Ce n'est plus un gamin qui déraisonne et prend ses désirs pour des réalités. Il a fait ses preuves dans les airs, gagné son macaron de pilote de combat, et c'est pour entrer à Navale, la prestigieuse école des officiers de marine, qu'il ne s'est pas rengagé dans l'armée de l'Air. Il a de l'argent bien à lui, ou croit en avoir, des dizaines et des dizaines de soldes inentamées, de primes d'éloignement, tout ça pour les beaux yeux d'un voilier perdu. Alors ne lui dites pas qu'il est foutu car il ne l'entendra jamais de cette oreille. Il y va de sa mémoire d'enfant, d'une mémoire plus ancienne encore, ce rêve épars que les marins se transmettent au fil de la nuit des temps, l'écho du premier appel lancé par l'océan quand le Déluge prit fin. Une colombe, un brin d'olivier, une mésange noire…

— Ressuscite-le !

Avec la meilleure volonté possible, et n'étant pas celui qui dit : « Lève-toi et marche », l'ami Costantini ne saurait remettre au monde ce voilier d'ores et déjà défunt – foutu.

Ce n'est certes pas moi qui risque d'insinuer là un diagnostic irréfléchi. *Pen Duick* ou non, Fife ou non, élégant ou pas, singeant ou non à la perfection une carène en bon état, le bois pourri reste le bois pourri. Combien de fois, dans la rivière de Toul-Ar-Bara, me suis-je désolé à bord

de gabares ancestrales qui me semblaient lâchement abandonnées par les équipages, tout à fait d'attaque pour retourner chasser l'horizon. Un bon coup de peinture, à la rigueur. Un bon coup de peinture et la gabare pouvait appareiller. Le bon coup de peinture, on en revient toujours à lui quand les flancs du bateau suintent à longueur de bordés, qu'une ancienne ligne de flottaison se rappelle vaguement avoir été rouge et tracée au cordeau, que des vestiges de vert se montrent çà et là sous la crasse, qu'une bonne mine bien rafraîchie proclamerait à tort et à travers une bonne santé. Rien ne manquait, ou si peu, sur ces vieilles bougresses de gabares au rebut. Les mâts, les haubans, la barre, la corne de brume, la cabine aux vitres fêlées, le treuil, la chaîne d'ancre…

Par endroits, le pont était crevé, les trous laissaient voir la masse luisante du moteur baignant dans les fonds, et quand on approchait son nez, une forte odeur d'huile et de rouille confinée vous assaillait. Toute cette rouille à l'œuvre sur des bateaux en bois, toute cette clouterie qui se désagrège en pissant l'automne. Tous ces câbles ballant ou bien accrochés à leurs caps-de-moutons qui s'effilochent. Tout ce lent retour à la grève, à la nature, à la pluie, tout ça criant d'accords secrets avec le mystère de la destinée humaine !

Éric le sait bien qu'il est fichu, son *Pen Duick*, il n'a pas besoin d'un expert naval pour le constater. Depuis tout petit, c'est un familier de cette marine en bois qui s'efforce d'avoir l'air immortelle, même après la mort, même ensevelie dans la vase ou déchiquetée, si lente à se consentir disparue. La résurrection du *Pen Duick*, il n'attend rien d'autre de Gilles Costantini, et il attend de pied ferme.

Si le lecteur ne s'en souvient pas, rappelons-lui quels monstres sacrés, et néanmoins raffinés, étaient les frères Costantini pour les marins, au début des années glorieuses, âge qui vit la plaisance succéder au yachting des frimeurs à boutons dorés, et les skippers de chez nous tailler des croupières à leurs homologues des eaux septentrionales, indignés d'avoir à talonner les *Frenchies*.

L'ami Costantini est originaire de Mestre, et les hasards de l'amour l'ont fixé dans le Morbihan, à La Trinité. Il est aussi doué pour l'art que pour la mer, deux violons d'Ingres ou passions dont il a fait un seul métier en installant à Saint-Philibert, la rive sud de La Trinité, un chantier naval en

bois spécialisé dans le neuf, l'ancien, le jamais vu. Spécialisé dans le travail perlé. Il a lui-même un bateau, bien sûr, petit chef-d'œuvre à l'italienne, un cotre de cinquante pieds, le *Margilic*, du nom des trois fils qu'il a eu le bonheur d'engendrer, les jumeaux Gilles et Marc, et Jean-Paul, dit Jean-Lic, le père et copain de Guy, le père d'Éric. Éric, l'ami des fils.

Éric est un habitué du chantier. Il en apprécie l'odeur de bois tranché, raboté, percé, scié, coulé, réduit en copeaux, en poudre. Il en apprécie la chaude atmosphère d'entreprise familiale, ritale, où l'on casse la croûte entre les bateaux en construction, où chacun peut donner un coup de main. Il en aime l'esprit, tourné vers l'innovation, la régate, la belle vitesse du vent apparent soufflant au service du voilier justement conçu dans ses œuvres hautes et ses œuvres vives, sa mâture et sa carène, son rendement aux allures de finesse ou plus arrivées, son aisance à passer le lit du vent. On n'est pas de la race des as du volant cherchant sur la planche à dessin l'idéal profil d'une bête de course à voile, d'une bestiole, d'un jouet sans prétention hauturière uniquement pour contenter les rejetons du baby-boom avides d'apprendre la mer.

Rien que de très normal et d'amical si c'est à Gilles Costantini qu'Éric s'adresse un beau jour de mai pour le décider à consacrer ses talents d'orfèvre en matière navale aux restes bien conservés du Fife, et rien d'étonnant s'il répond au verdict sans appel en suggérant un miracle. Un miracle, ça, c'est une preuve d'amitié.

C'est au restaurant que l'Europe libérée se vit définir dans ses frontières par les nouveaux chefs du monde civilisé ; c'est au restaurant, avec l'ami Costantini, qu'Éric hasarda pour son bateau le principe d'une résurrection réaliste, le premier des eurêka géniaux qu'il allait multiplier : autant de miracles, autant d'étincelles qui lui valurent de gagner en mer et de s'y retrouver dans la peau des vainqueurs.

La peau, justement. *Pen Duick* n'est plus ? Peau neuve. Mue intégrale. Polyester. Pourquoi le mot magique n'allait-il que sur les petites unités, les youyous, les pêches promenades ? Coefficient d'élasticité ? Il suffit de cloisonner. Réaction chimique aléatoire, décollement ? Facile à réparer. On perce, on graisse, on enduit. Rien à perdre, d'ailleurs. Fortune, sourire, audace : qui ne tente rien n'a rien. La suite est connue, mais pas sûr…

Éric envisage *a priori* de plastifier la coque en bois et de la cuirasser, puis, voyant renaître le bateau, ayant démenti son trépas, il se fait à l'idée qu'elle encombre l'ensemble et qu'il peut la déposer sans blasphémer, sa

petite mésange tutélaire qu'il prépare à d'autres voyages. Les eaux britanniques sont dans le cadran nord, une journée ronde à vol de *Pen Duick*. Là-bas, la patrie des tournois à la voile où se risque parfois le *Margilic* des Costantini, là-bas où le meilleur ami de l'homme a pour nom bateau, du plus Endeavour ou Shamrock au plus subtil des mouille-cul à membrures de niangon bouillies, pointées de cuivre et bordées à clin. Là-bas, le bateau est femme, ventre parfait qui vous sauve la vie.

L'Angleterre… Éric l'admire, il ne la craint pas. L'aime-t-il ? Point trop n'en faut. Il l'aime, oui, pour la défier, lui placer dans l'amour propre une épine irritative dont les démangeaisons se poursuivent aujourd'hui.

Éric a bien réussi son coup.

10

J’ai toujours pensé que les années révélatrices et fondatrices du génie marin d’Éric débutaient par le sauvetage du *Pen Duick*, en 1957, quand, *boulinard* et *zèbre* à l’École navale, aspirant, il occupait tous ses loisirs et permissions à retourner poncer chez Costantini, poncer, enduire et poncer encore les sept peaux croisées du voilier miraculé. Fastidieux, direz-vous, éprouvant pour le muscle et pour les bronches, admirable d’acharnement thérapeutique, mais génial, non…

Apprenez qu’il a fallu sortir *Pen Duick* de sa vasière de Pen-Foul, et, lest déboulonné, aménagements intérieurs déposés, le retourner quille en l’air avant son transport sous les hangars du chantier. Mais qui sait comment retourner à flot un bateau en bois massif de quinze mètres de long et, l’ayant retourné, le maintenir en équilibre sans le fracasser peu ou prou à marée descendante ? L’ami Costantini lui-même n’en sait rien. Moins malaisé de mettre une maison cul par-dessus tête. D’accord, Éric a la solution. Et, tout au long de ces pages, Éric aura la solution. Et ces pages n’auraient évidemment jamais vu le jour si Éric avait un seul jour failli à ce chic d’avoir la solution quand personne ne l’avait, et que tous les regards se portaient sur lui, et que la situation sentait le désespoir à plein nez.

Qu’est-ce que j’y peux, moi, si Éric, sur un bateau en difficulté, est celui qui dit d’une voix tranquille : « Je crois que j’ai une idée… » Et la difficulté s’estompe, le bateau arrive à bon port, quelques fois même il a gagné la course. Et, régulièrement, l’idée que les autres aimeraient avoir, la bonne idée qui soulève le monde et calme les flots, jusqu’à la nuit du 13 juin 1998 où, contre toute attente et malgré l’indulgence d’une petite mésange noire qu’il voulait éternelle, quelque chose lui arriva…

Et je devrais m’expliquer à présent sur le procédé rustique, efficace et pour le moins sensationnel qui permit un retournement auquel personne ne croyait ? Personne, excepté Yvonne, la mère d’Éric, la seule à ne pas douter que son fils aîné pût entrer à Navale accomplir les prouesses que son mystère et sa force laissaient présager : remporter l’Ostar après avoir disparu tel un péri en mer, et tout cassé des aides à la navigation, comme si,

déboulant au large à bord d'un coursier qui file douze nœuds jour et nuit, on n'était jamais si bien servi que par soi-même.

Va pour l'Ostar, le défi transatlantique, mais quelle mère au monde aurait parié une goutte de son lait maternel sur les chances de survie d'un tout grand fils pris dans l'ouragan qui secoua l'archipel des Loyautés, en Nouvelle-Calédonie, le 17 janvier 1968 ?

J'en ai déjà parlé ? J'y reviens. J'ai prétendu que le vent soufflait à soixante-dix nœuds, ce soir-là. J'ai menti. Tabarly avance le chiffre de cent nœuds, pleine face entre la petite île d'Ouvéa et Nouméa. Il n'y avait plus d'anémomètre qui tienne sur le bateau, tout s'arrachait. Il y en avait à la base aéronavale de Nouméa d'où l'on fit décoller des Bréguet Atlantique, au petit matin, nullement pour sauver quiconque du delirium atmosphérique, mais voir si la mer, dans son immense bonté placide, après l'océano-choc, consentait un semblant d'épave à signaler. Pas à soixante-dix nœuds, pas à cent ni cent dix : le vent avait parfois soufflé à cent trente nœuds, cette nuit-là, sur le *Pen Duick*, et tout l'équipage d'affirmer – Guégan, Kersauson, Colas, Englich – que Tabarly ne s'en faisait pas outre mesure. Le bateau marchait bien. La coque tenait bon. Il avait son idée. Quelle idée, Éric ? Faire marcher, les gars ! Fais marcher !

Les coulisseaux de grand-voile explosaient l'un après l'autre, la grand-voile entière s'envolait et restait accrochée par quelque manille en tête de mât, sous la pression d'un tel vent, d'une telle pluie qu'elle ne battait même pas. Le mât va tomber, Éric, c'est sûr. S'il doit tomber, il tombera, fais marcher ! Autrement dit : tais-toi, serre le vent ! La voix, les mots dans un tel barouf que quand on s'adresse au barreur, on lui colle une bouche dégoulinante d'embruns contre l'oreille. Le vent est à l'ouest, les coraux au nord, intérêt à serrer le vent sans dériver. La grand-voile s'arrache du mât. Le vent fraîchit encore, on amène le tourmentin, ce qui revient à voir terrasser sous la grêle une voile aussi furieuse qu'une bête de rodéo. Et là, Éric, c'est quoi, l'idée ? On est en cap sèche, les gars, on se repose, il marche tout seul. Les coraux ? Parés. Le vent ? Va mollir. Cette nuit-là, sur le *Pen Duick*, il y avait une femme et son enfant. Éric avait son idée, sa petite idée…

Il ne la perdit, sa fameuse idée, que passé l'âge où l'homme s'aperçoit qu'il naît aussi pour vieillir, souffrir et, selon toute vraisemblance, n'être plus.

La description minutieuse, argumentée, irréfutable quant aux lois mécaniques sollicitées et celle, jubilatoire, du retournement du voilier, est au moins du ressort d'un professeur de lycée, vous en conviendrez – lycée, théâtre et amphithéâtre –, où si j'ai brillé, c'est par mon absence : alors, modestie !

Imaginez flotteurs, poulies havraises, sangles, leviers, ballastage, grande marée, chaland submersible et coulé, rotation du bas vers le haut, chariots attelés, tracteur, convoi exceptionnel à travers les fleurs de mai du mois d'avril, jusqu'au hangar du chantier naval, au pied de la pile sud du pont de La Trinité. Et maintenant, tout reste à prouver, le simple geste de retourner un cadavre sur le dos ne suffisant pas à le remettre en vie. On montre ses mains, on gratte, on ponce, on met à nu ce bois dont il est douloureux de constater que les pièces en pitchpin sont comme neuves à cinquante ans d'âge, on lisse et on cire une coque devenue le simple moule mâle et transmetteur du *Pen Duick* à venir, on pose les bandelettes de polyester, on stratifie, on enduit au kaolin, on ponce encore et l'on dirait la malédiction du génie sorcier d'un conte, jusqu'au jour où se présente une théorie de six ouvrières agricoles, femmes de main venues prodiguer leur aide et leur force au voilier. À Pâques 59, crève-cœur, on détruit les bois du bateau perdu. Nouveau retournement, reboulonnage du lest, mise en flottaison. *Pen Duick* a fait peau neuve, et même ossature neuve, il ne s'est rien conservé, sur le nouveau, du Fife d'origine, hormis quelques ferrures en laiton et l'âme d'une petite mésange noire prête à se multiplier autant de fois que les bateaux d'Éric, en bois, en métal, en plastique, emporteront le talisman de son nom terrestre au-delà du vent.

Tant de fois l'avenir paraît aussi bouché qu'un horizon pris dans le smog, quand le meilleur de la vie s'apprête à vous illuminer. Aide-toi, aide le ciel ! L'homme se fait en se faisant, aussi vraiment qu'il se défait en ne faisant rien. Le rendez-vous qu'Éric, depuis des années, s'imaginait avoir avec le bateau mal en point, se doublait d'un rendez-vous bien plus étrange et mystérieux avec lui-même, le plus grave étant, pour le Terrien, de poser un lapin à l'homme qu'il aurait pu devenir.

Il ne s'y trompe pas. Le coursier qu'il possède est sorti de ses mains à lui seul. Qui donne, qui reçoit ? Qui sauve, qui est sauvé ? Lui sait très bien

quel symbole de victoire sur les mauvais augures il s'est donné. Il est enseigne de vaisseau, capitaine d'un engin militaire, mais sa vocation, c'est la course au large et les coursiers à voile, il n'en démordra plus.

Que fait-il, d'ailleurs, quand il s'aperçoit que *Pen Duick* est un médiocre coursier ? Qu'il est démodé ? Qu'il ne faut pas compter sur lui pour damer le pion aux Anglais du côté du Fastnet, ni dans ce Channel où les plus fins régatiers se rient des quelques *froggies* assez vains pour venir les titiller ?

Contre mauvaise fortune, bon cœur ? Il met en sommeil ses ambitions nautiques ? Pas du tout ! Il tire au sec le voilier, chez Costantini d'abord, puis au Crouesty où il restera vingt ans sur un terre-plein. Il déclare à l'ami Costantini qu'il lui faut un autre bateau, plus nerveux, un gagneur. Il entend voir jusqu'où il peut aller trop loin vers l'ouest, l'Union Jack à ses trousses.

Il a ouï-dire que s'était disputé un championnat transatlantique, en 1960, gagné par Francis Chichester sur *Gipsy Moth*, un cotre de douze mètres, en vingt-sept jours, et que la prochaine dispute était fixée à mai 64. Il y sera. Il n'en dit guère plus : il y sera.

Il y est déjà. Il n'a la tête à rien d'autre que la course et l'entraînement. Il vit isolé comme un reclus dans son rêve. Physiquement, il est fin prêt. Il s'endurcit au froid, il dort l'hiver fenêtres ouvertes, comme à l'École navale où ses camarades crachaient leurs poumons à cause de lui. Il se muscle à la godille, à la rame, aux écoutes, à la corde, heureux de ses biceps herculéens. Il lui faut des permissions, il les obtient sans peine, la Royale estimant cet officier qui ne sort des bateaux gris que pour hisser les voiles, mû par le vœu secret de faire oublier Mers el-Kébir et Toulon au pavillon français. Et si la cocarde n'est pas son principal objectif de marin, il n'en est pas moins ravi d'arborer largement ses couleurs à la poupe du voilier.

Il sort par tous les temps sur un Tarann de chez Costantini, un sloop dont il apprécie la légèreté. Longueur : neuf mètres. C'est bien peu pour Éric. Il n'a pas l'argent, pardon : *les sous* pour un bateau plus grand. Il est de ces nouveaux loups de mer à voile qui préconisent des bateaux véloces, agiles, contre les partisans des voiliers lourds, prétendument plus marins, plus ardents, plus sûrs. Il est prêt à courir sur Tarann : le *Dieu du vent*, après tout. Il arrive qu'il embauche des équipiers de fortune qui se laissent volontiers *shangaïer* par les voileux, sur les quais de La Trinité.

Il me *shangaïe* un jour d'avril 63, m'embarque avec lui pour la journée. C'est arrangé avec l'école de mer où je suis, à Groix, mais jusqu'à la dernière seconde je me pince, émerveillé. Éric Tabarly ! Il n'a pas gagné

grand-chose que déjà l'aura du vainqueur est sur lui. Il se dit dans tous les bistros des ports, et dans tous les carrés trempés, à la lueur des lampes au kerdane, d'Audierne à Sterwen, qu'un jeune dur-à-cuire breton va traverser la mer au départ de Plymouth, et qu'il pourrait gagner.

L'Atlantique à la voile, en 64, et pourquoi pas prendre la lune dans ses filets ? Quels inconscients l'ont jamais traversé ? On connaît tous le *Fire-Crest* d'Alain Gerbault, l'homme à la poursuite du soleil. On ignore la centaine de va-nu-pieds, ou misanthropes richissimes, ou jeunes veufs en rivalité bête et méchante avec le Créateur, qui sautèrent sur des sloops non pontés, ne faisant pas cinq mètres, et relièrent l'Europe à l'Amérique, ou l'inverse, au XIX^{e} siècle, et n'en moururent pas. Ils s'en trouvèrent mieux, guéris. Même si, en divers récits, certains en moururent à la faveur des eaux creusées par le vent, heureux d'avoir enfin trouvé le trésor qu'ils cherchaient : un ventre d'éternel retour épanoui pour eux, refermé sur eux – y dormir profondément.

Même pas des marins, non non, quelques volontaires parmi les fous et les sages de la mauvaise troupe humaine, des bûcherons, des banquiers, des marchands, des voleurs, des moines couseurs de peaux de vache, des fils de famille assez étranges et morfondus pour aller-voir-là-bas-si-j'y-suis, quand on vient d'Atlantic City direction Palos de Moguer, la seconde patrie des gerfauts, dans le Sud espagnol.

Un nom de fraîche date circulait : Jean Lacombe. Par quel bout l'admirer, celui-là ? Difficile d'apercevoir la prestance d'un capitaine courageux chez cet ouvrier-maroquinier qui n'avait ja, ja, ja, ja, jamais navigué, sinon batelier sur la Seine, entre Suresnes et Saint-Cloud. Courageux et capitaine, il l'était bel et bien, somptueux spécimen de l'aventure océanique moderne. En 1955, sur un *hippocampe* à voile fait main, quatre mètres cinquante hors tout, tirant l'eau à un mètre vingt, il avait imaginé faisable d'aller de Toulon à New York, via Mazagan, Tenerife, San Juan, et quinze mois plus tard il jetait l'ancre à Brooklyn, en parfait accord avec son rêve d'enfant. En 1960, il s'alignait au départ de la course atlantique anglaise à bord d'un Cap-Horn de série, plutôt moins sûr que l'*hippocampe* en cas de bisbille avec les éléments. Et c'est d'un *Golif*, six mètres vingt hors tout, qu'il serait le commodore en 64, à Plymouth, pour se mesurer aux rusés renards océaniques de Sa Gracieuse Majesté, à l'instar d'Éric Tabarly qui, lui, connaît vraiment la mer que nul ne connaît assez pour en parler sans trembler ou croiser les doigts.

Éric n’en parle jamais. Ça s’est bien passé ? Mal passé ? Je crois que j’ai une idée.

Il me serre la main, une poigne franche. Il n’a pas les yeux bleus, mais ils sont bleus dans mon souvenir. Je me sens transparent, inexistant. J’ai l’impression qu’il regarde la mer à travers moi, qu’il est habitué à regarder si loin vers l’horizon que l’horizon s’est imprimé dans son iris bleuté, je ne sais plus. C’est par les yeux qu’il fait corps avec le corps de l’océan. Il a un coup d’œil pour mes pieds chaussés de bottes. Il ne dit rien. J’ai appris depuis qu’il appréciait les équipiers à bottes par temps humide, et rappelait gentiment à l’ordre les porteurs de baskets, toujours prêts à s’enrhumer. Il se dégage de lui un calme fatal, très doux. Comme de la bonté. Une impression que j’ai toujours ressentie en présence des skippeurs de haute mer : Jean Le Cam, Franck Camas ou feu Marc Linsky. On pourrait mourir à côté d’eux, on n’en voudrait à personne. On se laisserait glisser. Non que la mort soit l’obsession du marin, sa hantise, mais il est admis que le destin fait partie du jeu, en bateau, lorsqu’on fait sienne la puissance des éléments, la force des dieux qui nous ont mis les pieds sur la terre ferme.

À bord, nous sommes trois. Le troisième ? Aucun souvenir. Je m’active à la manœuvre, ou plutôt je m’agite, désireux d’être bien vu. Je déborde le quai à la botte, assis sur le pont, cramponné aux filières, pas à la main. Chaque fois que je peux attraper un bout, une drisse, une écoute, je montre ma force. Éric ne dit rien. Ce don qui l’a rendu célèbre est inestimable dans un cockpit où le boute-en-train, le rieur de n’importe quoi, généralement de ses propres saillies, risque bien de passer par-dessus bord.

Éric me confie la barre et disparaît dans la cabine. Le cap ? Comme ça. Pas un mot de plus : comme ça. En zézayant ; je n’ai pas remarqué qu’il zézayait. J’ai écouté la voix douce d’un grand frère qui m’a toujours voulu du bien.

Allons-y comme ça. Vers un suroît qui nous amène à gauche de la Teignouse, ce gros sucre blanc serti dans un ciel de plomb. Ça ne piaule pas, mais ça devrait piauler. Détail important : je me flatte, enfant des abers et de tous les canots à moteur, à rame, à voile de l’après-guerre, les fosses nasales tapissées d’un mélange d’iode et de gaz brûlé, les trompes d’eustache exercées à tous les roulis, je me flatte d’ignorer le mal de mer. Eh bien, nous n’avons pas plus tôt quitté le chenal de La Trinité pour les

eaux libres de la baie que le mal, le honteux mal s'empare de ma conscience et de ma peau. Ce n'est pas à la peau qu'il en veut, la peau va bien, si ce n'est qu'elle a froid, non, il s'en prend au moral, il vous change en bloc de mélancolie, un bloc à vomir.

Je sais tout sur les remèdes de bonne femme et de bonhomme de mer qui vous réparent les victimes de cette langueur. Siroter les yeux écarquillés une bolée d'océan. Mâcher des granulés de Thridène, un extrait sec de cœur de laitue. Se masser le tour des narines à la sécrétion glandulaire de castor, un liniment que tout capitaine doit avoir sous la main. Manger tel quel un demi-camembert arrosé de picrate, au goulot. Ça passe ou ça repasse. Appliquer évidemment la règle d'or qui prévoit que tout malade en butte à des aléas péristaltiques tourne le dos au vent apparent et se tient agrippé aux filières, le menton au-dessus de l'eau.

Je ne souffre pas du mal de mer, je souffre du mal d'Éric. Je suis intimidé. Lorsqu'il reprend la barre, j'observe ses mains, de larges pattes hâlées, bien dessinées, les doigts forts de longueur moyenne – j'exècre les interminables phalanges d'inquisiteur. Mon père a d'aussi belles mains qu'Éric, les mains d'un homme de bonne foi dont les gestes prolongent les intentions.

Nous passons le chenal des Éclassiers où brise et courant battent en neige un clapot couleur taffetas. On va lancer le spi, dit Éric. Ce qui signifie : *tu* vas lancer le spi… À quatorze ans, ce n'est pas mon point fort, le spi. J'ai régaté en baie d'Argenton sur des vauriens à spinnaker qui s'établissaient d'eux-mêmes. On ne parle plus d'écoutes, mais de bras. Je n'ai rien dit pour le mal de mer, je n'en dis pas davantage pour le spi, foc introuvable sur les baleinières où j'ai appris à sentir le vent. Le sac est à poste, heureusement pour moi. J'extrais les trois points d'amure, les trois couleurs, mon cœur est en loques, je frissonne. J'ai l'impression de voir un bonnet à clochettes de bouffon. Brusquement, les mains d'Éric sont là, les mousquetons claquent sur les œillets. Le spi est en l'air, le voilier décolle, Éric est à la barre et tout s'est déroulé comme au sein d'un mirage.

J'ai quelque peu oublié le détail des manœuvres que nous enchaînons ensuite entre Belle-Île et Houat. Dans la soirée, nous empruntons le passage à la côte des Sœurs, au nord de Houat, pour regagner la baie. J'entends qu'il est question d'une escale au Bono, le port miniature de la rivière du Bono, dans le golfe du Morbihan. Il fait nuit quand nous rentrons au louvoiement dans La Trinité.

C’était bien ? me dit Éric avec un sourire affectueux, lorsque nous nous séparons, le bateau rangé.

Je retourne sur le *Golif* de l’école de mer où j’ai ma bannette et mon sac. Alors, c’était bien ? On mange des raviolis, on tord le cou à une fillette de jaja. Je raconte. Je n’ai rien à raconter. Je rapporte une anecdote étrange qui ne me vient pas à l’esprit au moment d’étaler pour mes copains, bouche bée, le récit de ma première expérience de navigation au large avec Éric Tabarly.

Cette anecdote, cette historiette, anodine apparemment, ne prend l’exactitude optique d’un souvenir éclatant, presque instantané, que trente-cinq ans plus tard, le 14 juin 1998 à 7 heures du matin, quand, au bord de la syncope, j’apprends la nouvelle à la radio : Éric Tabarly.

J’ai sous le nez un bol de café au lait. Il n’en buvait jamais. Le toaster éjecte deux belles tranches de pain au pavot que je m’apprête à beurrer-saler largement. Il aimait les pâtes, les pâtes aux oignons. Les larmes aux yeux, je revoyais l’assiette de pâtes aux oignons fumantes qu’Éric m’avait apportée, à la barre du *Tarann*. Le dieu du vent, le dieu des nouilles. Les meilleures que j’aie mangées de toute ma vie. Les nouilles indétrônables d’un souvenir enraciné désormais dans les deux au-delà de la mémoire et du destin clos.

Quelque chose pouvait donc arriver à cet homme né pour embellir le vivre, le temps futur, les vertus héroïques de l’homme, le tour du monde et du moi, l’horizon qui n’existe pas, récompense ultime du marin qui fait vœu de franchir la ligne invisible entre celui qu’il était au départ et celui qui l’espère au bout du môle, après les orages et la peur de la traversée.

Éric, le 13 juin 1998…

Dans mon théâtre intérieur, je revivais la journée en mer avec lui. J’avais le sentiment d’apostropher un vieux pote qui s’est rendu coupable d’une méga connerie, et qu’est-ce qu’on peut faire maintenant qu’il est trop tard, que c’est foutu ? Nous voilà bien avancés, avec nos larmes, encore de l’eau, encore l’océan, pour quelle traversée ?

Autre chose était arrivé d’insolite ce jour-là, que j’avais expressément oublié de peur d’usurper un souvenir. Oubli forcé. Nous venions de contourner le buisson de Méanban, un vague îlot cerné d’une pacotille de rocaille à fleur d’eau qu’il est préférable d’arrondir largement. Éric est parti changer une voile d’avant, un grand génois, boulot qui aurait dû me revenir, mais, après tout, il cherchait à s’entraîner et m’utilisait comme un pilote automatique, le grouillot du bord.

Bien sûr que non, il n’était pas attaché : un harnais vous sauve la vie aussi souvent que le gilet situé sous votre siège à bord de l’avion qui se rétame à la mer !

J’ai les yeux fixés sur une bouée qui se dandine et que je dois impérativement doubler par tribord. Le flot me dépalant, je serre le vent au plus près. Il commence à faire nuit. Je ne comprends pas la manœuvre en cours. Le grand génois est toujours à poste et le bateau gîte à mort, les passavants dans l’eau. Le bateau se vautrant, quitte à entendre causer du pays, je laisse le voilier monter au lof, et le génois se met à claquer bout au vent. Où est Éric ? L’angle d’étrave est désert, la voile porte à contrevent, les écoutes toujours bordées sur l’autre amure. J’aperçois la bouée penchée dans le courant qui cherche à me pousser dans sa direction. Quelques mètres plus au nord, ce sont les hauts fonds ; les pics émergents ont une sale gueule de mâchoire béante au ras de l’eau. Je crie : « Éric ! » d’une voix étouffée. Je ne sais vraiment plus quoi faire, et le troisième homme est parti dormir. Je m’apprête à crier de nouveau quand je croise le regard d’Éric à l’avant, et ce regard me dit : « Tu n’as jamais vu ça, tu l’effaces de ta rétine et tu n’en parles à personne. »

Et, de fait, je chasse de ma rétine une vision qui disparaît jusqu’au 13 juin 1998, quand, penché sur un bol de café, je revois l’ombre d’Éric en train de se hisser à bord du *Tarann* par le balcon, tombé à l’eau je ne sais comment, en essayant de faire je ne sais quoi. Une acrobatie qui aurait pu mal finir, avec cette pénombre louche, avec ce courant. Il amène le génois, envoie le foc numéro 1 et disparaît dans la cabine.

Il me reprend la barre une fois changé.

Mon mal de mer est passé.

11

Il fut d’avant-guerre à Nantes, à Préfailles, et la mer lui fut donnée comme on donne la vie, le sein. On peut affirmer qu’avec la mer lui fut donnée la clé d’une œuvre de vie dont le sablier du 13, à minuit et des poussières, fit un destin.

La mer ? Son hochet. La mer ? Mère et mort dans la vie d’Éric, absolution. La mer ? Quel secret jamais divulgué, quel autre moi-même si seulement j’y vais, me fondre à ce bleu ? La mer ? L’ineffable mer, au nord, au sud, le cerceau rétractile des points cardinaux, la mer pour aller nulle part où la terre allume un soir les feux du prochain bivouac. La mer ? Elle n’avait déjà que trop pardonné, le 13 à minuit et des poussières.

Il eut un premier bateau qui fut vendu, un second dont il empêcha la vente et fit un chef-d’œuvre à la manière dont les prêtres égyptiens magnifiaient les morts en les momifiant. Il connut la guerre, il regarda flamber les *Spitfire* étincelants dans l’azur de Saint-Nazaire.

Il sombra dès son plus jeune âge, en testant malgré lui les calculs d’Archimède, sur une périssoire accrochée depuis des lustres au plafond d’un garage. Il erra quelque peu dans les études ou dans ces livres que l’on attache aux mains des adolescents pour que ce soit là, et nulle part ailleurs, qu’ils explorent une espérance concrète de l’avenir. Il eut des hélices en drapeau sur les avions qu’il pilotait au-dessus des sables d’Al-Arabie ; il creva d’amour pour ces filles aux yeux de braise et d’or croisées au hasard des bleds. Il voyagea dans son cœur, sous ses pas, géant d’une odyssée qu’il convoitait sans qu’il y parût, sans que les mots vendissent un poil de l’ours qu’il allait terrasser. Il serra la fraîche dans un vieux portefeuille assuré par un caoutchouc rose, où les photos des siens cotoyaient les billets épinglés, neufs, crasseux. Il faillit se saouler à mort à Saigon, chanta la complainte de Jean Quemener au Siam, lieudit breton s’il en est entre Penfeld et Cours d’Ajot. Il pleura sur les occasions perdues, joua aux échecs à Istanbul avec la sœur du Sultan, vogua plus d’un mois sur une chaloupe à la dérive où l’équipage affamé suçait la bourre des amarres desséchées. Il fut à Barcelone, à Manille, Rangoon ou Surabaya, et s’il ne prit pas les eaux

sacrées du Gange, c'est uniquement parce que sa marine à lui s'appelait *Pen Duick* et qu'il laissait les Indes à Christophe Colomb.

Et vous savez quel passage il préférait dans la Bible ? « Et ils partirent pour Ezron-Gaber et plantèrent leurs tentes dans le désert de Sion qui est Kadesh. Et ils partirent de Kadesh et plantèrent leurs tentes à Hor, aux lisières du pays d'Edom… Et ils quittèrent Zalmonesh et campèrent à Punon. Et ils quittèrent Punon et campèrent à Oboth… Et ils quittèrent Almondib-lathaim et campèrent dans les montagnes d'Abarim, devant Nebo… » L'errance, l'exil. Son almanach n'est pas celui des prophètes ou des muses, mais déjà du marin breton dans sa bougeotte universelle, bédouin du flot errant, campeur ici, campeur là, sur le départ, toujours : l'ailleurs, un retour de fortune, la partance au bout du môle, la ligne est tracée.

C'est aujourd'hui, à trente et un ans, qu'il se voit et se veut comme il ne cessera plus d'être, entièrement consacré aux défis hauturiers sur des bateaux conçus pour vaincre aussi bien la longueur du temps, les minutes d'angle mercatoriennes, que l'eau dans ses mille avatars saisonniers.

On dira qu'il était d'abord un coursier, plus encore le marin des bateaux que celui des mers, et qu'il a beaucoup tu son émotion pour un amoureux du grand, du vieil océan. Ah bon ? Qui formula jamais, raconta, narra, décrivit le pittoresque état non sentimental de l'être humain balancé dans les hallucinations du flot, les sens et l'âme drogués sous le mirage incessant du midi, du minuit, le futur antérieur, la mémoire au complet réunie dans le réduit du cockpit, avec les aboiements du chien et l'odeur des crêpes ? Qui ? Les écrivains ? Conrad, Lowry, Melville, Hugo, Chateaubriand ? Les navigateurs ? On lit les journaux de bord, et la mer n'est plus un secret pour le Terrien, ni l'homme à la mer. Les naufragés repêchés aux trois quarts fous après leur saison en enfer ? Personne. Personne ne l'a dit. On peut parler à l'infini, bien sûr, témoigner si l'on veut, filer courageusement la métaphore, estimer que la phrase est là pour tout mettre en scène, en émois, on peut oser les accords délirants d'un Lautréamont bancal pour étirer la page aux dimensions *du grand bleu appliqué sur le dos meurtri des mousses*… Et après ?

Le mot s'efface au contact de l'eau. Indicible, la mer, indicible le chassé-croisé de la mer et du rêve humain. Silence. Éric le garde pour lui, le silence

de la mer, le motus des traversées qu'il accomplit en lui-même en traversant les houles, et s'il n'est pas Alain Gerbault qui tourne le dos aux mensonges des civilisations, il n'en cherche pas moins l'innocence au large, au loin. La mer autour de ses pas.

Peu après notre balade en mer se répand jusqu'à Groix la nouvelle que notre champion, dont je me flatte à cor et à cris d'être l'équipier, s'est lancé dans la construction d'un voilier. Il maîtrisait si bien la navigation des *Tarann* ou des *Margilic*, à toutes les allures, et quelle que fût la dernière lubie du baromètre, qu'il désirait courir la solitaire anglaise, en 1964, sur un grand bateau. Toilée au maximum. Jaugée au plus fin. Si le vieux Chichester, autre phénomène de l'aviation, avait gagné la Transatlantique avec un *Gipsymoth* de quarante pieds, en 1960, rien ne l'empêchait d'en faire autant.

Comme de bien entendu, il avait son idée. Éric va représenter lui-même le plan du voilier qu'il rêve de barrer dans l'Ostar. Ce n'est d'abord qu'un dessin grossier qu'il charge l'ami Costantini de changer en épure. Le principe y est. Navire étroit par petit temps, gagnant en largeur et stabilité par temps frais. Navire tour à tour filant ou puissant. Géométrie variable, en somme, avec une généreuse longueur d'au moins quarante-trois pieds. Impossible ? Au contraire ! On tire le meilleur parti du contreplaqué, chez Costantini, on démontre avec brio que la coque arrondie, dite en forme, toujours plus chère à réaliser, ne donne pas forcément les meilleurs résultats à la mer. Le fameux *bouchain vif*, l'angle obtenu par assemblage des panneaux – comme sur le corsaire ou sur le vaurien – est facteur de stabilité ; mais aussi une surface mouillée variable selon qu'on navigue au vent arrière, au largue, au près. Le double bouchain qu'envisage Éric améliore encore cette géométrie modulable, facile à mettre en œuvre avec du contreplaqué.

— Folie !

— Quoi, folie ?

— Quarante-trois pieds de contreplaqué : folie !

Comme toujours, il récusa l'impossible affirmé par les maîtres de l'art et suivit son idée.

Si la machine était calée pour des panneaux de neuf mètres au maximum, on la calerait pour des panneaux de la longueur voulue. Si les panneaux

cassaient, on les choisirait moins cassants. S'ils cassaient encore, il serait toujours temps de suivre une meilleure idée. Au pire, on courrait sur *Tarann* ou *Margilic*. On partirait avec les autres coureurs en mai 64.

Où va-t-on, lorsqu'on emprunte une pareille voie, le Far West atlantique, quel or va-t-on glaner ? Rien de moins que la rive opposée. Newport, l'Amérique. On va en Amérique, l'Eden, le pays où l'on n'arrive jamais que l'on n'ait franchi toutes les portes de la vie, de la peur, de l'inconscient, parlé à tous les gardiens irréels chargés d'empêcher l'homme de s'accomplir dans une vérité que leurs semblables ne peuvent qu'imaginer.

La mer, on ne l'imagine pas, le jour et la nuit emmenés par le temps pareil au flux d'une insensible marée, l'esprit humain, le moi roulés dans l'impression qu'il se perd et que nul autre moi n'a fait le chemin avant lui, dans ce pays d'eaux malléables où l'air n'a plus rien de l'air natal. C'est hier qu'on étouffait du sentiment d'être exilé, malgré les amis, les amours ; c'est ici, nulle part, au péril des profondeurs, qu'être un homme vrai se fait destination, havre, que l'on se retrouve au bout du voyage ou pas, le navire à quai, le quai sous les pieds, le poids du globe entier accroché à la plante des pieds.

On n'imagine pas la mer et le marin, passés le premier horion, le millième horizon, l'un l'autre s'abolissant, passé le dernier horizon du lointain bouché. Par enchantement. Par accomplissement. À mains nues, âme nue.

Alors ? Ça s'est bien passé. Phrase tabarlienne entre toutes. Passer. Le verbe référent du marin. Combien d'entre eux, tel Francis Joyon après son tour du monde, ont eu ces mots dignes du plus grand Shakespeare : « La mer m'a laissé passer… » Paroles à méditer et bien sûr à décliner.

Passer. Mais jusques à quand ? Jusques à quand, Éric ?

Face à l'Ouest, trois passages vers Uncle Sam semblent se valoir, tout bien pesé. Le Sud s'allongeait sur un parcours de quatre mille deux cents nautiques, mais les puissantes brises magellanes vous épaulaient jusqu'aux deux tiers de la route. Par les Açores, on réduisait la distance d'environ mille nautiques, on touchait des souffles portants moins réguliers. Restait l'arc de l'Atlantique Nord, une orthodromie bête comme chou, c'est tout droit : deux mille huit cent dix nautiques, on ne fait pas plus court ni plus nuisible, on a les éléments contre soi, vents, courants, brouillards, neige, et ces larves crépusculaires qui hantent l'horizon boréal pour s'incarner monstres aveugles à l'avant du *Titanic*, les icebergs à la dérive, ces brisants

volages que Francis Chichester avait eu bien du mal à éviter lors de sa traversé victorieuse, en 1960.

L'Atlantique Nord, c'est là qu'il faut passer ; c'est là qu'il passera. On s'en souvient, du *Titanic*, cette ferraille de malédiction, on se souvient des Vikings, des Malouins, du *cap'tain* Graham, le premier solitaire à s'être baladé là-haut en 1934, sur un vingt pieds. Chaque nuit, toutes les heures, un réveille-matin de la taille d'une assiette à soupe jette Éric à bas du lit. Iceberg en vue ! Près d'un an le sépare du rendez-vous à Plymouth, son bateau n'est qu'une ébauche problématique, et chaque jour, six fois par nuit, s'éjectant du lit comme s'il arrondissait déjà les eaux polaires hérissées d'embûches mouvantes, il imagine l'obstacle à moitié prévu, le cargo, l'iceberg, les gestes automatiques d'une manœuvre à réussir dans l'instant.

Elle se fait, la carène en lamellés contreplaqués, elle se fait comme Éric a dit, renforcée par des lisses et des membrures de métal, une technique éprouvée des chantiers Costantini, augmentant robustesse et rigidité du voilier, donc tenue générale du gréement, moins soumis aux vibrations.

La carène se fait, mais alors, d'où vient que le moral des bâtisseurs laisse à désirer ? On aimerait porter un toast à l'orée d'un si beau projet, encore faudrait-il avoir les moyens du champagne à sabler. Éric dit lui-même qu'il est fauché. Bourse plate, marée basse, et ce n'est pas une solde d'officier qui va beurrer au mieux les épinards d'une aussi vaste opération. Les Costantini sont arrangeants, ils voient leur intérêt dans l'histoire, à commencer par les retombées d'une publicité à grande échelle ; on commande le bois, on biseaute, on colle, on cloue, on nage dans la sciure, on se démène autour du roi nu, et nul ne sait comment, sur quels deniers on pourrait l'habiller. Leste, pont, mât, voile, accastillage, etc. Le gouffre bien connu des frais et faux frais sur un bateau, qui paie ? Qui a les reins d'un tel débit ?

Personne. On ne paie rien.

Et si l'on vendait le *Margilic* d'entraînement ? Le voilier appartient aux chantiers, mais il est vrai que sa vente occasionnerait des rentrées d'argent bien utiles pour accélérer les travaux du Ketch.

La timidité, la taciturnité d'Éric est de renommée planétaire ; son bagout, pas du tout. Voilà un homme qui peut ne pas décrocher un mot, par flemme ou par méfiance envers le trop parler, trait typique des hommes d'action,

mais qui peut décrocher la lune ou la peau du cul pour l'un de ses voiliers inachevés, quand l'horizon pécuniaire semble fermé. Il n'a rien à vendre ? Il le vend quand même !

Il cède à Alain Gliksman, fondateur de la revue *Neptune Nautisme* – lui-même un grand humain – l'exclusivité du journal qu'il ne manquera pas de tenir au cours de la traversée. Il est venu tout spécialement le voir au journal, dans son bureau. Sans attendre la réponse de Gliksman, il lui confirme par lettre sa promesse d'exclusivité, non sans joindre à la présente une liste détaillée du matériel de bord qui lui fait défaut. À son tour, Gliksman va confirmer ce qu'il n'avait aucunement promis. Passe-passe, tope-là. Plus tard, il attribuera son geste au fait que le jeu valait la chandelle, mais la valait-il vraiment ?

Rien n'était encore joué, le navire en était au stade ingrat du contreplaqué livré par feuilles de treize mètres, empilées sous un hangar. L'arbre qui fournirait la pâte à papier du journal de bord exclusif était probablement encore sur pied, quelque part au bord d'un lac suédois. Aucune raison tangible n'autorisait d'engager des fonds importants sur ce moment transatlantique en outre convoité par les meilleurs marins, et les plus durs, les plus rodés à l'océan des Îles britanniques et d'Australie, les Chichester, Lewis, Hasler, Rose, Howel – dont un journaliste parisien quelque peu larme-à-l'œil fera une mère de quatre enfants, peut-être abusé par son prénom, Valentine ! – au côté de celui que l'on appelle toujours, dans ces cas-là, face aux Anglo-saxons, *le petit Français*, Jean Lacombe, capitaine au long cours d'un *Golif* de six mètres cinquante après l'avoir été du *Cap-Horn* de son invention.

Gliksman dirait aussi que la voix d'un homme est révélatrice de ses capacités à remporter la victoire dans une conversation aussi débile qu'une demande de crédit – de *sous*, car ainsi parla Tabarly –, mais aussi dans les importants combats que l'avenir lui réservait et qu'il se réservait à lui-même. Sous le charme sans fioritures d'Éric il scella de bonne grâce une alliance de mécénat.

Le Ketch en est-il pour autant fin prêt ? Il prend forme. Il a l'air d'un bateau. Il sent bon. Il donne le sentiment qu'il pourrait tôt ou tard appareiller, fendre la houle. À sa manière, il venge Éric de tout ce polyester malodorant dont on a pansé le vieux *Pen Duick* avant de le briser morceau par morceau, pour en extraire l'oiseau neuf, imputrescible celui-ci.

Le lecteur ne s'étonnera pas en apprenant qu'il manque un argent fou pour que ce bijou naval cesse d'interpréter le rôle d'une épave flambant neuve, conservée bien au sec dans l'espoir d'un renflouement.

Éric, toujours officier de marine, payé par l'État, entend qu'il est question de le nommer à Bizerte, une épée suspendue sur ses projets nautiques au point mort. Loin de considérer qu'il a perdu la partie, quoique perplexe au pied du grand voilier encalminé dans la disette pécuniaire, il fait savoir qu'il a besoin d'une aide urgente. Un bateau n'a pas honte de l'argent qu'il coûte, un marin veut bien tendre la main pour cette question-là : une course hauturière qui verra se réfléchir les trois couleurs le long des banquises et finira par claquer au vent des ciels d'Amérique, peut-être avant les autres… On dirait qu'il sait déjà qu'il va remporter l'Ostar et qu'il peut tout se permettre avec un an d'avance. Tout juste s'il ne dit pas : je vais gagner, vous allez gagner en misant sur moi. Bien trop mystérieux, silencieux, dans sa nature à la fois sobre et démesurée, formaté par le devoir normal, au-delà de toutes normes et formats, régulièrement sujet aux éclairs du génie celte – bien trop complexes pour afficher aucune prétention au risque de freiner les travaux du Ketch.

Le Divin Enfant exaucera ses vœux le soir du réveillon de Noël 1963. Le *charme sans fioritures* d'Éric agit sur un bailleur de fonds qui se dit prêt – pas même sollicité – à donner toutes ses chances au voilier, au capitaine du voilier. Il n'attend aucun remboursement. Un milliardaire ? Pas du tout. Un passionné de mer, un propriétaire aisé, Hubert Guillon-Vernes, un idéaliste ayant longtemps réclamé l'anonymat. Un pur HSB[1], en somme, sauf que ce n'est pas une piécette votive qu'il fait tinter dans la panse d'un demi-canot de sauvetage modèle réduit, à la sortie d'un débit de boissons, mais un chèque à plusieurs zéros qu'il signe entre bûche et dinde aux marrons. Le nom du bateau ? s'enquiert M. Guillon-Vernes. Étrange, on n'y a jamais pensé. La conception doit beaucoup à celle du *Tarann* et du *Margilic*, navires identifiés d'abord aux frères Costantini. Il faut chercher autre chose pour baptiser une carène inventée, profilée par Éric à des fins hauturières, en rapport avec le régime des courants et des vents prévisibles sur le nord de l'Atlantique, en juin 64. Le nom de *Pen Duick* est lancé, mais qui le dit en premier ? Il est trop tard pour s'en souvenir une fois que tous l'ont sur les lèvres. La mésange à tête noire. Elle, bien sûr que oui ! L'évidence. La

petite fée marraine zinzinulante, qui appelle au bon moment les dieux à la rescousse du marin.

Pen Duick 2.

Ce don qu'il a d'attirer la veine en disant : *Pen Duick*, Éric l'exercera de nouveau pour négocier la voilure du Ketch. Victor Tonnerre, son fidèle ami, le maître voilier lorientais, s'il ne tenait qu'à lui ! … Mais *il tient* d'abord à son père, fondateur de la maison, de fixer les termes d'acquisition d'une garde-robe sans commune mesure avec les tape-culs des chalutiers et les tauds qu'ils fournissent habituellement. Entre les spis génois, focs, artimons, grand-voile, c'est bien cinq cents mètres carrés de haute couture marine que *Pen Duick* aimerait voir déployer au plus tôt, sans que la question d'argent vienne tout gâcher.

Sponsorisation, parrainage sont des mots ignorés du père. Éric Tabarly est un client comme les autres, et comme les autres il doit payer… Il paiera, soutient Victor au père, il paiera jusqu'au dernier centime. Et, de fait, Éric paiera jusqu'au dernier centime une facture allégée des frais de fournitures et d'exécution pour moitié : *Pen Duick* paiera le reste en aura publicitaire.

De Victor on peut dire évidemment que c'est un ami, un vrai, mais aussi un homme d'intuition. Les voiles qu'il va désormais tracer et tailler jour et nuit sont celles de la victoire.

12

Ma vingt-septième année sur la Terre, en l'an 76, reste gravée dans mon esprit du fait de ma rencontre avec le célèbre voilier lorientais, calvitie yulbrynérienne, prunelles kaki, auquel je m'ouvris de mes angoisses touchant le comportement à la mer du Tobagos 50, en construction rue du Bout-du-monde, à quelques mètres de la voilerie. Nous séparait la fosse parfumée du port de pêche.

Où s'adresser pour les voiles à Lorient, sinon chez Victor Tonnerre, le porte-bonheur d'Éric Tabarly ? Je me souviens qu'un certain Marc Philit, l'un de ces courtisans à l'œil doux qui hantent les bassins à flot, regardant les travaux avancer péniblement sur les voiliers non-mâtés, couverts d'outils, sillonnés de rallonges électriques, les hublots sinon béants, obturés par du gros souple-dur opaque en attendant les altuglas hors de prix traités UV, le pont quadrillé par la pose d'un damier trade-master antidérapant, trop cher pour l'instant, les embases de chandeliers vides de tout chandelier, servant d'abreuvoirs à moineaux, les balcons inexistants ; je me souviens que ce Marc-là cherchait à moderniser ma conception des voiles et m'invitait chez lui – un studio qu'il occupait avec femme et bébé – à visionner au mur des génois et des spis usinés au millimètre, en Amérique, au Pérou, en espérant bien le moment venu de tenir en moi une clientèle privilégiée. Il vendait aussi des sondeurs à consonance britanniques, et du cassoulet. Il équipait les tours du monde jusqu'au dernier poil de la brosse-à-dents, jusqu'au dernier feuillet du rouleau d'hygiène. De tels Marc étaient légion sur les planches des bassins à flot, dans les années 1970, à l'ère du Triphasil 28[2], et tous avaient plus ou moins viré du winch sur les *Pen Duick* et croisé le regard de l'ours aux yeux bleus, tous marchandaient aussi bien des voilures dernier cri que des cubitainers de Minervois ou des baby-sitters pour fils de famille au cœur gros dans leur bateau-lavoir.

Je pris mon courage à deux mains, et pas plus riche qu'Éric et d'autres quand le bateau réclamait ses voiles, la panoplie voluptueuse de ses falbalas, je sollicitai par téléphone un rendez-vous avec le maître voilier – avec Victor : il est des prénoms qui sonnent comme d'heureux présages. Quel bon vent ? me dit Victor dont les mains hâlées pétrissaient ou

peaufinaient une épissure – des mains rarement désœuvrées, bien que sa personne respirât humour et tranquillité. Les yeux dans les yeux, j'allais parler d'une voilure de Ketch à livrer dans un délai… dans un délai tenant compte de la valeur de l'argent, de ses mouvements, de la sympathie qui planait ou que je sentais planer entre nous… lorsqu'un point crucial me tarauda subitement.

— Victor, lui dis-je en rougissant, avez-vous jamais entendu parler d'un cinquante pieds construit à deux pas d'ici par le chantier Métalor, le Tobagos 50 ?

— Oui. Savez-vous que les trois premiers exemplaires de ce bateau ont coulé ?

— Oui. Cela vous a-t-il surpris ?

— Non. Et vous interprétez ça ?…

— Comme un naufrage.

— C'était à Lorient ?

— Pas à ma connaissance, un peu plus au nord…

J'ose alors une question qui me paraît tout à fait superflue, étant avéré désormais que mon beau Ketch est un cercueil flottant et que je m'apprête, en dépit du bon sens, à commander les jolies voiles blanches d'une barque mortuaire, histoire d'aller au bout des projets entamés, de mettre un comble à cette rage de fuite immobile.

— Victor, lui dis-je, vous en pensez quoi, du Tobagos 50 ? J'ai navigué sur *Orion*, le Tobagos du retraité belge amarré à Lorient. Il a coulé ? Non. Vous en pensez quoi ? C'est un excellent bateau, puissant, bon marcheur à toutes les allures, à surveiller au grand largue et vent arrière en raison d'une étrave pincée, mais tous les voiliers ont leurs points faibles, et *Pen Duick 2* était une vraie planche au pré serré, dans le clapot. Pourquoi les trois naufrages ?

Il pose une épissure multicolore sur son bureau. Un jour, j'apprendrai que s'il avait existé des championnats d'épissure, il les aurait tous gagné en vitesse et en précision, tant il avait les doigts musclés. Il me sourit, amusé de m'avoir inquiété.

— Les Tobagos naufragés, me dit-il, appliquaient la fameuse règle du « trop fort en mer n'a jamais manqué »… C'est faux pour l'acier, qu'on doit toujours échantillonner suivant des plans précis, sans rien ajouter au hasard, aucun poids superflu. La flottabilité d'un tank l'amène directement au fond

de l’eau, ce qui n’empêche pas qu’il soit excellemment défendu contre les tirs de rocket. Il faut choisir entre tank et voilier. Voilà l’histoire.

On voudrait bien qu’elle s’arrête là, l’histoire, sur la note exquise du *satisfecit* accordé par Victor au bateau que mon frère et moi prétendions emmener au-delà, de l’autre côté du bleu, du miroir, du deuil qui nous environnait alors, mais l’histoire va son bonhomme de chemin, lequel bien souvent tourne en rond.

Vient le beau jour où la grue géante de M. Herviet amène notre Tobagos du port de pêche au quai de l’Estacade pour sa descente à l’eau, et je me revois veillant amoureusement à la mise en place de serpillières et de cartons pour que les sangles de nylon armées de fer n’attaquent pas la triple couche d’antifouling au plomb, aujourd’hui prohibé, d’une toxicité foudroyante contre les souillures et les bêtes de la mer, algues et plancton.

Le bateau flotte, il est baptisé par un vrai curé, comme le fut *Pen Duick* à Lorient. Victor est là, chaud, énigmatique. Ma famille est là, mes amis. Mon père dit un mot. Je réponds. Longue vie, magnum, bulles, tendresses, bonsoir à tous et rentrez bien. La nuit porte conseil.

Il flotte même très bien. Dans son assiette, la ligne de flottaison d’un blanc pur, parallèle au fil de l’eau noire. Pourquoi une étrave pincée ? Qui a dit ça ? Victor ? Si je m’installe à l’avant, sur le davier d’inox à doubles galets, il ne pique pas du nez. C’est un excellent bateau, l’objet parfait du rêve qui nous enchantait, mon frère et moi, quand nous regardions l’image du Tobagos dans les revues nautiques. On y est arrivé, on touche au but.

Mon frère et moi nous nous serrons la main. Amarré à l’angle du quai, sous la baraque des douanes qui jouxte la sortie du bassin, notre voilier d’un beau vert plein sud bénéficie du climat lumineux d’une grosse ampoule municipale, incapable au demeurant d’éclairer sans émettre un sourd lamento. À couple de nous, c’est l’*Orion*, le Tobagos du retraité belge, aussi orangé que nous sommes vert, aussi laid que nous sommes beau, aussi négligé dan ses finitions que nous sommes parachevé dans les nôtres, à quelques détails près. Défenses neuves, tablier entre les deux bords, que cet orange hideux n’entache pas notre plein sud ! Il y a Tobagos et Tobagos. Le nôtre s’appelle *Aeleuthera*. Un mot grec : liberté. Qui dit mieux ? Qui chérit la mer ? L’homme libre. Qui choisit l’horizon pour foyer ? L’homme libre. Qui s’en va quand l’autre ne s’en va pas – routinier, cloué, grégaire, chosifié, happé dans le broyeur social ? L’homme libre ! Deux hommes libres débarquent un moment pour contempler leur *Aeleuthera* sous toutes

les coutures, et le trouver aimable de face comme de flanc, de poupe où est écrit en toutes lettres blanches AELEUTHERA, le seul credo que l'âme incite à mettre en vigueur ici bas, la seule loi morale fondée à peser douze tonnes de plomb et d'acier navigables, cap sur l'absolu. Cinquante pieds, frangin !

Nous remontons à bord, saisis d'un soupçon. Le Tobagos du Belge paraît un chouïa plus long. Soit il nous manque un pied, soit l'*Orion* compte un pied de trop. Vérifions. Avec le davier, c'est un bon quinze mètres que daigne afficher le décamètre à ruban. Les cinquante pieds y sont bel et bien. Nous n'osons mesurer le Tobagos orange, respectueux du retraité qui roupille à bord et que nos lubies d'arpenteurs risqueraient d'affoler.

Contre toute attente, une année plus tard, *Aeleuthera* franchit les portes fuyantes du bassin des yachts, à la fois pour essayer la voilure, le moteur, décrocher une homologation en première catégorie et procéder à la compensation d'un *master compass sailor* que nous sommes allés chercher à Londres, mon frère et moi, en ferry-boat. Nous en avons profité pour nous procurer deux énormes winchs Gibb bon marché, sur les bords de la Tamise, et nos sacs à dos faisaient pitié quand avons repassé la Manche. Les douaniers ont ignoré nos brocantes et nos airs négligés d'espions.

Le Ketch double à deux nœuds le mouilleur de balise *Roi Gradlon*, croise l'antique *Pen-Er-Vro* couleur tilleul-menthe, retour de Groix, chargé à ras-bord d'estivants, il se retrouve en eaux libres aux abords de la citadelle Vauban, sous les grisailles d'un ciel à grains. Là-bas, la tourelle rouge du grand Cochon ; là-bas, l'île de Groix dans les cuivres du crépuscule ; là-bas, là-bas, là-bas…

Nous sommes quatre à bord, mon frère et moi, Victor armé d'un tournevis noir et d'une clé à molette, Jacob, l'expert naval, armé, lui, d'un tournevis et d'un taximètre. Par où commencer ?

Les voiles sont des bijoux, le réglage des haubans, la quête du mât s'effectuent comme un jeu d'enfant. La déviation du compas nous paraît si négligeable que nous renoncerons à l'afficher ; quelques méchants degrés, franchement ! Jacob s'informe de nos intentions nautiques, à mon frère et moi, pour les temps à venir. Votre programme, les gars ? Comme nous n'avons jamais évoqué cet aspect des choses entre nous, si ce n'est pour l'éluder avec des mots génériques tels qua *charter* et *tour du monde*, nous

éludons, les yeux au loin. Tour du monde, charter, besoin d'homologation… Ce serait bien la première fois, nous dit Jacob, qu'il homologuerait un Tobagos en première catégorie, unité dont les plans lui donnent froid dans le dos. Quels plans, d'ailleurs ? Des utopies retouchées par les divers farfelus qui l'ont déjà sollicité pour aller loin, constructeurs de forteresses à voiles impropres à la navigation, même en vue des côtes. Vous avez les plans d'*Aeleuthera* ? Non. Combien de membrures ? Va savoir. Des goussets ? Aucune idée. Section du carré de l'appareil à gouverner ?… Jacob descend faire un tour à l'intérieur, il prend des notes, rampe dans le coqueron arrière où il passe un long moment à quatre pattes, en soufflant. L'*Orion*, dit-il plus tard, jouit d'une homologation en deuxième catégorie et brigue la première que je n'exclus pas de lui accorder, une fois réalisées les modifications qu'il convient aussi d'envisager sur *Aeleuthera*.

Nous rentrons au port à la nuit tombée, nantis d'une homologation minable à dix milles des côtes, plutôt satisfaits de ce premier permis. Nous pouvons aller à Groix, à Belle-Île, à Houat, explorer les archipels côtiers, le golfe du Morbihan, les Glénans, raser tous les cailloux des trois Bretagne que nous connaissons bien pour les avoir longées en Corsaire, en Émeraude. Le permis d'aller tâter du Cap-Horn, après tout, ou des latitudes rugissantes et tout simplement véhémentes comme elles savent l'être au large de la Galice, où une petite mer, petite comme l'Iroise, a pour nom Joséphine et peut casser les grands navires de fer comme des orvets.

À l'ouvert du port de pêche où il est prévu de déposer Victor à quai, le moteur tombe en panne et, malgré l'expert, malgré le génie mécanique de Victor, il faudra bien accepter la remorque du canot pneumatique de la voilerie, venu par chance à la rencontre d'*Aeleuthera* dans son *maidentrip*, première incursion libre du bateau vers l'horizon, déniaisement au sens virginal. Moteur en rade. Cette machine bleu myosotis, un Couach de 80 CV, une occasion révisée à neuf, a connu les fortunes de mer de plusieurs chalutiers avant les quatre *silent-blocks* d'*Aeleuthera*. Mauvais alignement du tube étambot, presse-étoupe dégoulinant, alimentation incertaine, durites hors d'âge, corrosion : une vieille roulure de moteur diesel à bout de souffle… Bazardez-le, dit Jacob, indigné ; la prochaine fois, il prendra feu !…

Revenu à couple de l'*Orion*, *Aeleuthera* retrouve sa fière allure de grand voilier du bout du monde, nostalgique des antipodes. Nous invitons le Belge à prendre l'apéritif sur la plage arrière. Après s'être dit touché par

l’invitation, il la décline. Il parle avec un fort accent. Ç’aurait été un grand plaisir, vraiment, mais non. Les gens du port me connaissent. On nous verrait ensemble. Ce qui m’arrangerait, pour parler franc, c’est que vous acceptiez de venir prendre le digestif dans le carré de l’*Orion*. Venez quand vous serez prêts. L’alarme se déclenche à minuit. Nous pourrons discuter. Il y a beaucoup à dire, vous savez… Il me reste un demi-saucisson de cheval. Nous autres, du Zaïre, nous buvons du thé avec le saucisson. Si vous préférez le vin au thé, il vous suffira d’en apporter.

Il s’adresse à nous par le capot de descente entrebâillé, veillant à ne pas mettre le nez dehors. Je distingue un visage aux chaires molles, le regard éteint d’une sympathique fripouille, les cheveux filasse, clairsemés, des gencives et des dents jaunes. Ou le Belge est sale, ou il considère que se laver porte atteinte aux résistances naturelles de la peau. Il me fait soudain l’effet d’un homme dévoré par la curiosité, ses yeux se mettent à briller, il baisse encore la voix.

Combien de membrures, dit-il, sur *Aeleuthera* ? Je réponds au hasard : trente-sept. J’en ai quatre-vingt-dix-huit, avec goussets anti-fêlure, le cockpit est entièrement cerclé d’acier trempé. Nous discuterons des plans tout à l’heure, avant minuit.

Le capot se referme. Aucune lumière ne filtre de l’intérieur à travers l’altuglas. L’ombre de l’*Orion* me paraît absorbée dans l’ombre du quai. Son mât est plus court que le nôtre, dit mon frère, tête levée. Ni le saucisson de cheval ni le thé, ce soir-là, ne furent des tentations si fortes que nous enjambions les filières d’*Orion* pour aller discuter des *plans* avec le Zaïrois. Je préférais en savoir le moins possible, à la longue, sur les *plans* du Tobagos. Avait-il jamais existé autre chose qu’un dessin noir et blanc qui servait de modèle aux ouvriers du chantier Métalor ?

Est-ce que vraiment nous nous étions acharnés pour la possession d’un voilier qui n’irait jamais sur l’eau sans que la mer ou l’horizon, comme on veut, s’ouvre sous lui, aspirant, avec nos prétentions, nos vies, nos espérances ? Que feint-on d’espérer lorsqu’on parvient à réunir autant d’argent sur un voilier célèbre pour n’avoir aucunement le pied marin ?

Le deuil avait déconnecté chez mon frère et moi les quelques liaisons qui nous rattachaient au bon sens. Nous allions, chaussés de souliers multicolores, nous avions tout le temps faim, nous parlions d’un amortissement du bateau sur dix ans grâce à des croisières payantes, et de temps en temps, prenant notre courage à deux mains, nous entrions chez des

croisiéristes auxquels nous proposions des balades au sud, au nord, comme si du nord au sud les flots n'avaient pas de secrets pour nous ; comme si d'un claquement de doigts nous pouvions faire apparaître des îles des Mille-et-une nuits sous des firmaments auxquels ne manquait pas la queue d'une comète. Avec nos souliers vert pomme et roses, avec nos haleines richement parfumées au café au lait, avec nos voix graves de businessmen à la mie de pain, nous lancions des tarifs pour les Caraïbes ou le golfe du Morbihan.

Chez Odyssée Voyage, un beau gosse de baroudeur aux yeux bleus proposait une expédition à Rhodes, en mer Égée. Nous nous rendrions là-bas à nos frais, et leur agence locale procéderait à l'examen du bateau, censé remplir certaines conditions hôtelières, selon la charte d'Odyssée Voyage, avant de recevoir des clients. Le beau gosse me tapota l'épaule d'un geste caressant et je lus dans son regard ce message désabusé : mon bateau n'irait jamais jusqu'à Rhodes. Il n'irait pas à Gibraltar. Il taquinerait le golfe de Gascogne, à la rigueur, et se replierait sur des ports bien abrités. Ce n'est pas un hasard, s'il craint la mer. C'est toi qui la crains.

De tous les Tobagos 50 nés à Lorient dans les années 1970, l'*Orion* fut celui dont le programme de navigation put mériter le nom métaphorique de mouchoir de poche. Il était appelé à une grande carrière aquatique, si l'on en croyait son propriétaire zaïrois, le sieur Émile, un bric-à-braqueur spécialisé dans le négoce des avions périmés achetés en l'état, revendus en pièces. Aucun appareil électrique, à bord de l'*Orion*, qui ne provînt d'un aéronef suranné. Le soir où nous échangeâmes quelques civilités avec Émile, son bateau était à la veille d'appareiller pour Léopoldville : Kinshasa, capitale du Congo belge, puis du Zaïre, puis du Congo. Émile attendait incessamment l'arrivée du skipper, un ancien pilote aéronaval, Boris, un Anglais naturalisé qui s'était approché suffisamment près du cuirassé *Bismarck*, en 1941, pour voir briller la croix gammée sur la poitrine du commandant en train de le mater aux jumelles, des noms d'oiseaux entre les dents. Il avait ouvert le feu sur les jumelles, la croix gammée, les oiseaux, mouillé une torpille, et s'était retrouvé pataugeant dans la Baltique au milieu des cris…

Boris ne se montrerait jamais, s'il avait jamais existé. Le Belge ferait appel à moi pour le remplacer moyennant une poignée de dollars. Je vis les billets dépasser de la poche d'Émile. Incapable à l'époque de dire non, je dis oui.

Le matin du départ, le Belge annonça que l'attendait sous douane, arrivé à l'instant même de Brazzaville, un goniomètre automatique de DC 10, et qu'il nous serait fichtrement utile pour repérer l'embouchure du fleuve Zaïre, après Pointe-Noire, où l'on risquait d'être embêté par les mangroves et les animaux. Le départ fut remis au lundi suivant.

Au jour dit – surprise ! – la famille d'Émile au complet, du moins la branche africaine, apportant un stock frais de saucissons de cheval, prit possession du bateau. Émile m'informa que nous partirions début septembre et fit dépasser les dollars de sa poche.

Il profita de ce long répit estival pour étudier la documentation nautique décrivant les principaux atterrages et dangers du Gabon à l'Angola, avec le fleuve Zaïre entre les deux, souvent considéré comme une banale voie d'évacuation. Dans l'idée d'une arrivée à Kinshasa pour la Toussaint, il se proposait d'annuler notre navigation fluviale, trop aléatoire, avec les rapides. L'*Orion* serait élingué sur la rive nord, séparé en deux valves jumelles sanglées sur des chariots puis traînées par des éléphants que nous escorterions en camion.

Sa décision arrêtée, le Belge entreprit avec le plus grand sérieux de rendre son Ketch divisible en deux moitiés, besogne qui se révéla interminable en raison du câblage électrique et des centaines de dominos étanches à installer. La société qui vendait les dominos avait son usine aux États-Unis, une première commande se perdit. Fin août, le Belge montra pour la dernière fois ses dollars. Un carénage s'imposait avant de prendre la mer. On allait réserver à Belle-Île le quai de mise au sec sous la citadelle, et on en profiterait pour changer la couleur de l'*Orion*. La Marine cédait par centaines des litres de peinture grise glycérophtalique à des prix bêtes, achat qu'il me conseillait aussi pour *Aeleuthera*. J'aidai le Belge à charger les bidons sur le pont du Ketch. Il me semblait qu'on aurait pu repeindre plusieurs bateaux de guerre, avec tout ce gris.

La veille du départ, je fis une rencontre et, le matin, je me trouvais à Carnac, au sud de l'*Orion*. À mon retour, l'*Orion* avait disparu. Le maître de port fut incapable de me renseigner. Il ignorait si le Belge allait revenir ou s'il avait trouvé quelqu'un pour l'accompagner en mer. Sans nouvelles de lui pendant un mois, je l'imaginai voguant vers le plein sud africain, grignotant un saucisson de cheval à la barre de son voilier gris, s'étant probablement attaché les services d'un équipier quelconque à Belle-Île après l'avoir invité au grattage des tôles.

Je devais revoir l'*Orion* quelques mois plus tard, le jour des Rameaux, lors de ma première escale technique avec *Aeleuthera*, en panne de moteur, à l'île de Groix. Il stationnait au bassin à flot. Il avait conservé sa couleur orange, quelque peu défraîchie ; les bidons gris avaient disparu du pont. Il se maintenait au quai non par des aussières classiques, mais par un système d'anneaux soudés à la coque, coulissant le long des quatre piliers de métal dont il était flanqué, ceux-là peints en gris.

En l'absence du Belge, il recevait régulièrement la visite de Bastien, le responsable des plaisanciers, ancien mécano sur un bananier, réformé après une chute dans la salle des machines. Un personnage poétique et malin, grand conteur, toujours accompagné du mouton qu'il avait sauvé du naufrage d'un cargo grec. Oui, le Belge allait revenir. À Pâques. À La Trinité. Malbrough s'en va en mer. Lorsqu'il était arrivé à Groix, au moteur, pour faire le plein, il prétendait se rendre au Zaïre. Un jeune homme l'accompagnait, qui s'était trouvé un boulot de serveur dans un bistro du port, puis avait disparu. Le Belge s'était à son tour volatilisé dès qu'il eut fini ses travaux d'*amarrage en dur*, et cela depuis sept mois.

Aeleuthera fut un Tobagos plus voyageur et plus audacieux qu'*Orion*. Il vit la Norvège, l'Angleterre, l'Irlande, l'Espagne et le Portugal, et s'il n'alla pas jusqu'à Rhodes à la rencontre des riches clients d'Odyssée Voyage, il n'en franchit pas moins Gibraltar pour rouler sa bosse aux Baléares et dans les mers corse, italienne, ligurienne. Il se donna les pâmoisons du grand voyage, sans jamais traverser l'océan ni se laisser clore un long moment d'exil au milieu des glaces dérivantes, là-haut où il paraît que le plaisir balnéaire est annoncé pour bientôt. Il fut un bateau heureux, bien dans sa peau ? Attendez la suite…

Après cinq ans de va-et-vient peu rentables, il éprouva la nostalgie des aurores bretonnes et revint dare-dare en Atlantique, recherchant le temps perdu, le retrouvant. Non, l'*Orion* n'avait pas bougé, d'un orange pathétique tigré de rouille, inspirant un sentiment de total abandon, comme s'il renfermait la dépouille de son maître. Qui pouvait bien payer les frais de stationnement d'une telle misère ?

Victor, quand je le revis quelque vingt ans plus tard, à la veille de partir en course à travers l'Atlantique avec mon frère d'océan Yves Aumont, me décrivit sa dérisoire agonie. L'*Orion* avait coulé sur place, une nuit, mangé par l'électrolyse et la rouille. L'épave submergée était restée là quelques mois, de plus en plus mal en point, puis on l'avait démâtée. Les plongeurs

de l’Équipement l’avaient tronçonnée au chalumeau, et c’est par morceaux qu’on avait sorti ce gâchis du bassin. Pas d’éléphant sur le quai pour tirer les débris d’*Orion* sur une planche à roulettes, à la recherche du Zaïre. Le Belge, ah oui, le Belge… Combien de Belges et d’autres à venir tâter le vent des îles en plissant les yeux vers le sud. Ils s’éclipsaient comme ils étaient venus, laissant pourrir leur rêve à quai, un rêve où l’alarme se déclenchait sur le coup de minuit, rappelez-vous.

Mon retour à Lorient, où je commençai par déambuler, le cœur un brin serré, vers les docks et les quais du port de pêche que les *Pen Duick* affectionnaient, s’expliquait par le besoin de remettre à neuf *Baba Yaga*, mon First 456, la timbale du prix Goncourt 1985, déjà vieux d’une dizaine d’années. De nombreuses microlésions, visibles à la radio, attaquaient le mât comme un zona, au niveau des barres de flèches, et la longue haleine atlantique risquait bien de lui rompre les os. Victor se chargeait du mât, du gréement courant et dormant, des voiles et, comme toujours avec les navigateurs qu’il aimait bien, il s’arrangeait pour que le montant des frais ne mette pas aussitôt un point final à la discussion.

À mes pieds s’étalait l’immense parquet miroitant où les voiles de *Pen Duick* s’étaient dessinées, parfois contre le sentiment des éminences grises qui se relayaient auprès d’Éric pour lui suggérer des fabrications moins artisanales, accordées à l’air du temps. La chance est artisanale, pensait Éric. Les dieux, l’amitié, la fidélité, tout cela n’est que le barda providentiel du coursier qui prend la mer. Une allégeance non dite, un viatique. Tout cela participe du moral d’un possible vainqueur lorsqu’il fait brume ou violence autour du voilier qui paraît rendre l’âme. Tout cela vous sauve la vie, la mort.

Victor fixe mes yeux d’un regard indéfinissable, ou définissable par les nuances qu’il marie entre ironie, bonté, étonnement, tristesse, déception, douce fatalité dont se nimbent trop souvent les choses de la mer, si grandes, et si petit, l’homme.

— Ça s’est bien passé, avec *Aeleuthera* ?

Ç’aurait pu se passer plus mal encore, Victor, si la mer ne pardonnait pas. Mon frère et moi palliions le deuil par l’océan, avec ce chantier naval ruineux : note mère, notre cousin Vincent, notre grand-père emportés la même année. Notre enfance et nos illusions emportées. Les maisons vendues, les meubles répartis en lots numérotés dans les salles de ventes,

les bateaux crevant sur place ou divaguant au gré des marées comme avaient crevé, divagué les yachts de l'oncle Jo, lorsque j'étais petit.

Nous regardions la mer et pensions : renaissance, là-bas, loin de toute mémoire hostile à cette ingénuité qui veut repartir de zéro, s'accorder le méridien natal d'une autre origine, exactement comme on se prend à désirer vivre, enfant, dans la maison des Sept Nains, ou le château de la Belle au Bois dormant, ou le gourbi sur la plage de Jaouën, le hardi chien matelot naufragé.

Le Tobagos pris à naviguer, de quelque homologation qu'il fût nanti, la mésentente avait soufflé sur mon frère et moi. Pas vraiment une dispute, une brouille, mais une méfiance réciproque, gênante aux entournures, comme si les écailles venaient de nous tomber des yeux, à la même seconde, et que nous ayons pris conscience, au pied de cet énorme bateau, que nous n'étions, ni lui ni moi, des pharaons, et que cette pyramide à voile il allait bien falloir l'assumer, désormais, la mériter, en faire l'instrument bénéfique de nos âges futurs à tous deux.

Nous nous serrâmes la main, comprenant qu'il valait mieux se quitter bons amis, le temps de se réparer chacun dans son coin, plutôt que de risquer un plongeon dans les larmes et la rancœur. Et peut-être aussi dans les firmaments aveugles du fond des mers. Salut, Touki, à bientôt.

Non, je tus à Victor cet épisode qui se traduit aujourd'hui par une fraternité redoublée. Je répondis :

— Ça s'est bien passé…

Et je lui donnai quelques détails des navigations qui m'avaient charmé, à bord d'*Aeleuthera*, dont cette nuit qui avait duré vingt-huit heures en raison du brouillard, au cours de laquelle je vis un grand navire à voile planté sur les Étocs, sous le bout de chandelle anéanti du phare d'Eckmuhl, avec des ombres humaines qui gesticulaient à notre lente approche, des cris de jeunes femmes et d'enfants en veux tu en voilà.

— Ça s'est bien passé, mais je dois à la vérité quelques menus aveux…

… impliquant le bateau lui-même en sa qualité de Tobagos 50 aux plans égarés dans la nuit des temps ou les tiroirs de quelques margoulins. Victor ne m'avait pas caché que les premières unités avaient sanci directement, par piquage du nez, dirons-nous, le lest étant mal positionné dans la quille et la flottabilité nullement assurée par une étrave aux élancements pincés. Au grand largue, le voilier vous procurait une sensation d'enfournement immédiat, cauchemar des skippers. Chez Métalor, on avait cloisonné le

talon de quille de telle façon que le plomb coulé sur l'arrière corrigeât cet effet pendulaire avant qui paraît préluder au naufrage. Pas vrai… !

J'ai passionnément aimé ce grand *Aeleuthera* qui nous a mis sur la paille, mon frère et moi. Nous avons franchi ensemble le maximum d'horizons, passé les nuits les plus blanches et les plus noires, connu ces belles frayeurs de la mer dont la mémoire est impatiente. Nous avons bien ri, après coup. Un soir, dans le port de Newlyn où Tabarly dut relâcher début juin 1998, eu égard au fort coup de vent prévu sur le canal Saint-Georges, le canot pneumatique d'*Aeleuthera* prit la fâcheuse initiative de couler bas tandis que nous tentions de rentrer à bord après une bringue effrénée. Nous étions trois, mon copain Sénevol Claudius, un hôte payant qui ne payait jamais, la doublure de son anorak pourtant bourrée d'argent frais, et moi-même. Il n'y eut plus de dinghy sous nos pieds. Ça coule, ces petites bêtes-là, malgré monsieur Bombard, entraînées qu'elles sont par le poids du moteur à réservoir indépendant, beaucoup trop puissant pour un tel esquif. Il fallait nager, souffleté par les clapots déferlants, archi-serrés, bien entendu contre nous. Au matin, j'avais tout oublié. L'un de nous aurait fort bien pu clamser, victime d'un delirium éthylique fatal en brassant vers le Ketch. J'arrivai sur le pont pour découvrir l'hôte payant vêtu d'un perfecto noir et d'un caleçon à ramages, des pinces à linge entre les dents. Il accrochait sa lessive le long des haubans. Ma deuxième impression fut qu'il faisait ni plus ni moins sécher sa tirelire, à savoir les devises détrempées dont son anorak était farci et qui claquaient au vent comme des fanions. Il vous vient de ces idées, dans ces cas-là ! … Il ne vous vient aucune idée.

J'aimais passionnément ce grand *Aeleuthera*, d'autant plus que j'en connaissais les points faibles, si j'ignorais le nombre exact des membrures, lisses et barrots qui le structuraient. Tenez, posez-moi la question – la question que je posais quand il était encore temps pour moi de choisir un autre voilier : « Vous en pensez quoi, du Tobagos 50 ? » Réponse : un cercueil flottant. Il passait pour enfourner. Aucun doute là-dessus. Il enfournait sans prévenir. Au lieu de s'élever, l'étrave s'abaissait brusquement et le navire entrait de tout son long dans une lame qu'une plate laberoise aurait chevauchée. À l'est de Groix, par calmasse, j'ai fait demi-tour comme j'ai pu devant une pâte molle de houle ainsi formée qu'elle semblait tirer le bateau vers le fond, le déglutir. Un autre jour, vers le vieux Moisne, à la pointe Saint-Matthieu, j'ai bien cru que des remous de suif nous submergeaient, tant la mer semblait lourde et collante autour du bateau

infichu de s’en dépêtrer. J’ai traversé la moitié du golfe de Gascogne avec l’impression de convoyer une piscine à voiles au milieu des flots en désaccord total, il est vrai, sur la direction à prendre. Ah oui, dangereux et magnifique, ce cher Tobagos 50 baptisé au champagne rosé, *clang* ! et promis par le confesseur de mon père à ces voyages qui forment la jeunesse au métier d’homme.

J’ai repensé tendrement au Tobagos 50 entre Lisbonne et l’île de Madère, en route avec Yves Aumont pour traverser l’Atlantique sur le First *Baba Yaga*… Ce jour-là, nous fuyions à sec de toile, nous en rigolions comme des malheureux. Si nos femmes nous voyaient ! Si nos gosses savaient la belle gueule d’orphelins qu’ils vont bientôt pouvoir examiner dans la glace, et pour longtemps ! Très jolie, la mer, mousseuse, agile, se créant des vallons vertigineux pour y dérouler une lave opalescente ou noire. La fuite éperdue, involontaire, celle de la plume au vent ! J’ai remercié Dieu qui m’avait décidé à revendre à temps mon Tobagos. À l’aube, le vent tombait, la chaleur s’installait, nous lancions le spi.

— Il sort d’où, ce spi, Yves, il me paraît bien grand ?

— Un ami me l’a prêté.

— Quel ami ?

— Un équipier d’Éric Tabarly. Cette voile est d’ailleurs celle de *Pen Duick*…

13

Bien, c’est l’heure. 9 heures GMT. On est le 23 mai, à Plymouth, jour du départ. Quelle année ? 1964. On n’est réuni aujourd’hui que pour se dire, oh ! non, pas adieu, mais à plus tard, au revoir. Bon vent. Il n’y a plus pour les uns qu’à descendre du *Pen Duick*, et pour l’autre, le solitaire, le fils, le neveu, l’ami, qu’à gagner l’invisible fil du départ entre la bouée verte et le dragueur de mines. On a bricolé tous ces derniers jours, et tous les prochains jours de la vie ne seraient pas de trop pour venir à bout du bricolage sans fin que le voilier, comme à plaisir, s’ingénie à multiplier. C’est l’heure, papa, merci… Quelle heure ? On va partir. Eh bien, nous aussi, nous partons.

La vedette attendue pour débarquer la famille est toujours invisible dans la baie malmenée par le chassé-croisé des voiliers, le tire-d’aile des bateaux prêts à s’élancer. Une volière océanique en attente, les oiseaux les plus disparates. Une voiture amphibie fait des ronds autour de *Pen Duick*, le plus grand navire engagé dans l’Ostar.

C’est vraiment l’heure, dit le père d’Éric. Est-ce vraiment l’heure, pour la mère ? Ce n’est pas qu’elle apprécie la compagnie d’un bateau, surtout quand il bouchonne au mouillage, mais l’instant qu’elle redoute est sur le point d’arriver. Éric va les quitter, c’est une séparation qu’ils ont minutieusement bâtie, ses amis, son père et lui. Elle est femme de bourlingueur, de rêveur, et pas plus une épouse qu’une mère ne peut rien contre le songe inénarrable du migrateur, son mari, son fils. C’est sans danger, maman. La mer, l’Atlantique de bout en bout, sans danger…

Tous ces journaux qui lui tombent sous les yeux, depuis des mois, disent clairement pourquoi ces humbles voiliers à toute épreuve, nouveaux venus dans les mers boréales, précédés là-haut par quelques misanthropes à qui peu chalait d’arriver à bon port, défient leur bonne étoile en imaginant se défier d’homme à homme à travers l’océan. Sois prudent, Éric. Elle a pour lui ces mots que tous les parents ont à la bouche et voudraient porte-chance quand un enfant tourne le dos au foyer natal pour vivre sa vie, son histoire.

Outre les aliments frais des premiers jours de navigation, sans compter les œufs et la confiture de la tante Monie, une jacteuse chimérique en

admiration devant le neveu qu'elle est venue soutenir jusqu'à Plymouth, outre les pyjamas en pilou, la mère a prévu, exigé sur le *Pen Duick* un émetteur-récepteur BLU : que la voix d'Éric lui parvienne où qu'il soit, par les houles, qu'un semblant d'ombilic soit préservé entre eux. Elle ignore ou feint d'ignorer que l'essentiel manque à bord. On dirait qu'Éric est paré pour un aller simple. Le retour, on n'y est pas. Ses revenus volatilisés sous les charges à répétition du voilier, il n'a pas un sou en poche, aucun billet de retour, et si peu d'habits civils ! Il peut aussi bien rentrer en stop. Il y a de la superstition dans l'air marin. Qu'il commence par arriver sain et sauf chez l'oncle Sam.

9 h 50 : vedette ou pas, c'est maintenant qu'il faut débarquer ceux qui n'ont plus rien à faire ici, dans l'antre du bernard-l'hermite. À défaut d'un canot à moteur, on les entasse dans un youyou, et les voilà qui s'éloignent à la godille – enfin seul, solitaire, entouré pour la dernière fois des autres solitaires. À demain, si Dieu le veut.

Si je m'en souviens, de cette baie de Plymouth noire de bateaux, le 23 mai 1964, à 10 heures GMT, et du trois-mâts *Danmark* au mouillage devant l'île Drake, les uns attendant le coup de canon du cap à l'ouest, les autres celui du cap au sud ? Les uns, loups solitaires, les autres, loups d'équipage, la mer et ses loups, ses fous ? À dire vrai, non. Zéro souvenir. Mais que d'images, pourtant, devant les yeux, que d'imaginations dont j'ai le sentiment qu'elles m'incluent dans une histoire vive, la mienne, à Plymouth, ce 23 mai 1964.

Henri, mon père, y était, lui, sur le dragueur de mines, invité par ses *jolly good fellows*, les Anglais. Le commandant lui prêtait sa jumelle et il apercevait l'ogive de la bouée verte au sud, les eaux libres à l'ouest, beaucoup moins libres à l'est, encombrées de mille et une voiles… Il me parlera d'un Pardon comme à Sainte-Anne-la-Palud, un Pardon à flots. On dirait qu'ils sont tous là. Tous venus. Les riches et les gueux des mers, une arlequinade virevoltante où le numéro 14 apparaît, disparaît au milieu des jonques et des pirogues à misaine, frappé à blanc sur la coque noire du voilier breton. Le souvenir l'inspirait avec une lucidité mnémonique, radieuse, qui me stupéfiait, d'une journée particulière qu'il cherchait à rattraper pour moi, à la seule force du souffle des mots, pour que je la vive à mon tour et que je voie comme il l'avait de ses yeux vu claquer le spi rouge du *Pen Duick* à la traîne, après la canonnade, puis en pleine accélération

gagnante à la poursuite des autres concurrents qu'il doublait tous, jusqu'à *Folâtre*, le trimaran de Derek Qelsal…

Quelque vingt-sept jours et demi plus tard, émergeant du brouillard et d'un silence technique bien dans la manière de son maître, *Pen Duick 14*, avec trois jours d'avance sur *Gipsy Moth* de Chichester, l'ancien vainqueur de l'Ostar, arrive bon premier à Newport. Rien à signaler. La mer avait été ce qu'elle est toujours sous la changeante impulsion du vent : changeante. Éric était monté par trois fois à la tête du mât. Dans son journal, il est question de la mort d'un poisson-volant sur le pont, de cargos fantômes et du babil extravagant des longs brouillards du nord. Rien à signaler, rien du tout.

Le journal de bord, lui, se doit de signaler la marche suivie, un minimum. *Aujourd'hui un oiseau est venu s'abattre sur le pont. Je l'ai nourri. Il est mort. Cafard.*… Le 8 juin 1964, à 10 h 45, la rumeur se répandit chez nos amis anglais qu'un ami français, qui plus est breton, un *froggy* de *Britanny*, venait de toucher terre à Newport avant les autres, avant aucun sujet de Sa Gracieuse Majesté, aucun Néo-Zélandais, aucun Anglo-Saxon… Battue à domicile, à savoir le champ clos des mers, le plus anglais des prés carrés, damned ! L'occasion rêvée de témoigner aux amis français l'amitié qu'ils inspiraient, depuis que l'histoire est monde, à leurs voisins du palier septentrional… Comment ? Par le mépris, la dérision. Un Français gagne l'Ostar, et c'est pour eux le match retour de Waterloo. On pavoise les Champs-Élysées, on fait donner *La Marseillaise*, on astique la Garde républicaine, et de Gaulle s'ébroue dans ses pantalons jaspés. Ridiculous, isn't it ? Tabarly victorieux méritait les honneurs, il les obtint selon le cérémonial prévu. Grand apparat, gala solennel présidé par Lord Mountbatten, vice-roi des Indes, *blue medal* récompensant un fait maritime notoire, flaflas, discours, champagne franco-français, courtoise tranchante anglo-britannique…

Une hache de guerre oubliée vient de remonter à la surface d'une eau qui dormait ou faisait semblant. Pour l'instant, Éric n'est chez les Anglais que le héros d'un soir, et les toasts virils qu'il voit pleuvoir sur son nom, tous ces vœux mi-figue mi-raisin pourraient bien se retourner contre lui.

Eh bien, non… *Pen Duick* va de nouveau prendre l'avantage et gagner, gagner encore, posant un sérieux problème à la perfide Albion. Une

mésange, voyez-vous ça, une petite bête noire de rien du tout. *Small is beautifull ?*

14

Mais quelle mouche a donc piqué nos compatriotes, généralement parisiens, qu'ils éprouvent le besoin, sinon l'envie, ayant porté aux nues, tressé les lauriers du meilleur, réuni les conditions d'une postérité à la grecque telle que s'en accommodaient les premiers Athéniens lanceurs de flèches ou coureurs de cendrée – le besoin et l'envie de faire la moue ? Et si par hasard c'était du toc. Si le marbre n'était que stuc ou papier mâché. Victor Hugo, tiens, si hélas c'était du bof ! Et Molière, ses diafoirus de la première heure, ses avares et ses bonniches à gros seins, à l'ère des clones et des porcs à cils bleus, de l'e-book. Si Racine était bel et bien passé, comme le café. L'admiration, la fidélité aux admirations : denrées périssables, chez nous.

Si Tabarly n'était pas Tabarly, du moins ce Tabarly que le public va découvrir en 64, aimer, vouloir suivre sur toutes les mers du globe où *Pen Duick* ira chercher fortune, explorer un destin solitaire et pluriel où chacun d'entre nous, en douce, aura mis sa quote-part et son propre désir d'aller mieux, plus loin qu'il ira jamais ? Grand rêveur, le public. De quel droit, dans quel but le réveiller ? Pour chicaner le bleu du ciel, tendre un piège au héros ? Si Madame Bovary n'était pas *moi* ? Si Tabarly n'était pas *lui*, pas *moi*, pas *nous* ? Si les langues se déliaient ? Si le roi était nu…

Le fait est que je n'ai rien lu sur Tabarly – mis à part Kersauson, Petitpas, Gliksman, trois rocs d'amitié, trois géants des mers – qui ne mêle au compliment un zeste d'ironie.

Ne voyant pas d'avantage à citer les éloges à la baisse, procédant qu'on le veuille ou non d'un esprit snob, révisionniste, j'en citerai quand même un, pur exemple de cette impayable absurdité que Jacques Prévert, pêcheur de baleines entre deux temps perdus, appelait *connerie*. En toutes lettres, *dit l'autre*, Éric Tabarly n'aimait pas la mer ! Ce qu'il aimait, voyez-vous, c'était les bateaux. Il ne s'est d'ailleurs pas gêné pour en informer les braves gens qui s'intéressaient aux riches heures du *Pen Duick*. La mer non, les bateaux oui ! On se pince, on relit, on est gêné pour l'auteur. Le poisson n'aime pas l'eau, sachez-le : il aime nager. De même l'oiseau : il aime

voler, il a peur du vent. Le miel oui, la fleur non, dit l'abeille. Les mots oui, la page non, dit l'écrivain.

Si Tabarly n'aime pas la mer, on peut affirmer sans erreur que pas un marin ne l'a jamais aimée, pas un pêcheur, pas un capitaine de roulier, de paquebot, de cuirasser, de trois-mâts, de sous-marin, de navette portuaire, pas un pirate ou boucanier, pas un yachtman, pas une de ces femmes qui vivent à longueur d'année au contact du rivage, pas une et pas un n'a jamais entendu ce fameux *appel*, celui dont nul ne sait de quelle note il est filé, n'a jamais éprouvé mieux qu'une sourde aversion pour le grand bleu, le plus vorace des tueurs en série.

Fichaises, docteur ! Indéfinissable verbe aimer. Le marin sait très bien ce qu'il entend par-là, ce qui l'attend sur l'eau. Il y franchit les cercles de l'enfer, les cercles du paradis, il se fond à la divine nature des choses, ahuri par la beauté des heures autour de lui, mais aussi terrifié, conscient de sauver sa peau à chaque instant, plus mortel que jamais dans cette absolution.

D'Amérique, Tabarly revient en Europe à bord du *France*. Il a pour appartement la suite où logeaient le général de Gaulle et madame, lors de la croisière inaugurale du navire. C'est un homme changé. Il rapporte le journal de bord du *Gliksman*. D'autres directeurs de journaux lui font un pont d'or pour l'avoir.

— L'oiseau tombé sur le pont, vous le nourrissiez ?
— Oui.
— Un bel oiseau ?
— …
— Il est mort ?
— Oui.
— Il est mort de froid ?
— …
— De faim ?
— …
— Vous espériez le sauver ?
— …
— Vous reportiez sur lui vos émotions d'homme seul ?
— …
— Vous pourriez décrire cet oiseau ?
— …

— Vous avez pleuré, quand il est mort ?

— …

Les journalistes l'ont souvent déconcerté, mais il a envie d'écrire son histoire. Les éditeurs ne demandent qu'à lui signer des chèques. Ainsi, il suffit donc de traverser l'Atlantique à la voile pour que l'agent tombe du ciel. Il en faudra beaucoup, pour le prochain bateau. Y songe-t-il, au prochain bateau ? Ce serait aller vite en besogne. Ils se sont bien entendus, décidément, *Pen Duick 2* et lui. Il se revoit barrant vingt-sept heures d'affilée par coups de vent, au sud de la mer des sables, le cimetière à bateaux. Le voilier va vite, il accompagne la brise à merveille. Il est sous-toilé par petit temps, une tortue. Du Tabarly tout craché. Toujours se demander si le mât est assez long, ou la flottaison, si le bateau ne porterait pas volontiers quelques mètres carrés d'un jupon supplémentaire, ce qui permettrait de rabioter un nœud, un demi-nœud.

À Paris, un triomphe l'attend. Il est heureux, modeste, étonné. Il a fait son métier, pas davantage. Il récuse l'exploit, s'il veut bien serrer les mains des admirateurs. Il a mené la vie telle qu'il l'imaginait. C'est une phrase d'Éric, elle en dit beaucoup sur lui. Il va sur l'eau depuis qu'il est né, il a des engins flottants, il cloue des planches entre elles, il gonfle des chambres à air, il passe d'un voilier à l'autre, moulinant ici, godillant là, hissant la voile, toujours prêt à voguer.

À part ça, il n'aime pas la mer ?

Difficile d'avoir le pied marin sans un cœur marin, un cœur de marin en qui peut voisiner la peur du large et le désir passionné d'aller voir là-bas si j'y suis.

La peur, l'amour. L'homme et ses variations à l'échelle d'une vie. Pas une fois où Éric n'ait pris la mer sans avoir présent à l'esprit l'idée qu'il pouvait y rester, qu'elle pouvait être linceul ou révélation. Pas une fois où, revenu à terre, il n'ait fait volte-face et regardé l'horizon. Les milliers d'horizons qui s'étaient laissé défier et franchir, bonace ou typhon. Le temps vient quand il vient où l'attache terrestre donne à réfléchir au plus valeureux des conquérants.

Réflexions du conquérant sur le tard : la mer m'a beaucoup donné, pardonné. La vraie vie n'est pas toujours ailleurs. L'amour humain est un océan plus vaste que l'océan. Le regard d'une femme ou d'une fille, un rendez-vous plus troublant que celui des ciels marins. À trop vouloir sortir de sa vie, on risque vraiment d'en sortir. À trop vouloir s'échapper,

embrasser les virtualités irréalisées d'un moi jamais tout à fait là, tout à fait ailleurs, on court à sa perte. On aimerait bien vivre d'autres vies, découvrir ce qu'on aurait pu être.

Ce livre aimerait bien se changer en roman, donner carte blanche à des possibles que la mémoire d'Éric interdit. Mais il est permis de supposer sans trahir. Éric n'aimait pas être catalogué dans les solitaires, et il n'avait certes rien d'un Gerbaut ou d'un Moitissier, d'un Chichester assez original ou déconnecté pour vouloir esthétiser la solitude au bord extrême de la perfection. Je suis un homme d'équipage, affirmait-il, pas un marabout campé sur la plage arrière d'un voilier rafistolé ou sous le palmier unique d'un improbable îlot, inexistant sur aucun portulan. J'aime la compagnie d'équipiers d'humeur égale. La bonne humeur contribuera à la bonne assiette d'un voilier en course. Peu importent les qualités nautiques, elles s'acquièrent sur le tas. Le muscle vient en winchant ou en dérapant une ancre à la volée.

Ainsi parle Éric, et sur les photos souvenirs on le voit entouré volontiers de tous ces gens de mer, prestigieux ou non, qu'il a subjugués par son courage et cette pédagogie subtile qui n'est jamais convocation mais invitation, qui vous laisse libre d'imiter ou non le bon exemple et, de fil en aiguille, de pot au noir en tourmente, à travers les blanches nuits du quart à toute heure, taillable et corvéable à merci, de vous accepter vous-même. Meilleure école de soi, de l'autre…

Pour sociable qu'il était, à sa manière, moins silencieux que l'image d'Épinal le montre – je me suis taillé, à Concarneau, une bavette sans fin avec lui, en hommage aux corsaires finistériens qu'il semblait avoir tous connus –, Éric avait ce don typiquement armoricain du secret. Se taire vaut bien parler. Vaut mieux. Se taire est solitude. Se traire fait mal. Se taire enferme les sentiments dont les proches ont besoin d'être sûrs. Se taire, à la fin, crée un fil d'horizon infranchissable autour du cœur. Éric, homme secret, plus solitaire qu'il n'imaginait. Est-ce hasard ou simple défaillance de l'amour propre si, le 13 juin 1998…

Mais que s'est-il passé, le 13 juin 1998 ?

Quel drôle de communiqué fut publié par les gens du bord ? Omertà ou pas omertà ?

Paix à la mer.

15

Arrivé en France – le *Pen Duick* par cargo –, Éric, épuisé d'honneurs, n'a de cesse de se remettre à naviguer.

La durée n'ayant lieu d'être qu'à l'indicatif présent, pour autant que vivre c'est aller d'une seconde à l'autre, j'ai bien envie de couper court au suivi chronologique de l'histoire et de vous offrir un coq-à-l'âne en guise récréation. Si l'homme ne peut nullement sortir de sa vie, l'écriture, elle, est bien plus libre. Elle a des bateaux dans les manches, des coques, des ânes et tant d'autres merveilles !

Le 7 juillet 1992, à 20 heures GMT, l'amiral Foillard, directeur de l'École navale – célèbre pour ses deux huit mètres J qui se tirent la bourre avec les Anglais –, prie quelques amis à dîner chez lui. Dont Éric et Jacqueline, son épouse. Dont votre serviteur et Élisabeth, son épouse d'alors. On fêtait ce soir-là, avec une solennité bonhomme, le premier rassemblement à Brest des plus beaux et improbables voiliers du monde, que d'improbables vapeur-charbon infiltraient. Présent, l'*Amerigo Vespucci*, mais également présente, une galère ukrainienne partie de mer Noire six mois plus tôt pour être bien à l'heure au rendez-vous brestois, venue, uniquement tirée par des rames et des voiles de fortune, par Raz Blanchard, Barfleur, Pointe Saint-Matthieu.

Éric et moi nous bavardons à la fin du dîner.

— Vous êtes venus en bateau ?

— En bateau.

— *Pen Duick* ?

— *Pen Duick*… Et vous ?

— *Baba Yaga*… First 456.

Philip Plisson s'approche, aigrin de sel. Plisson est peintre officiel de la Marine, en tenue d'officier.

— Plan Fife et plan Frers, mazette ! Le génie.

Le lendemain, nous voguons de conserve à travers la rade, direction Douarnenez. Jacqueline est sur *Pen Duick*. Je crois me rappeler que Marie,

leur fille, y est aussi. Il fait grand beau. Libations à l'arrivée sur les quais en liesse. C'est fou comme l'honneur a soif, le moment venu, comme il aime à lever son verre, à épier la crevaison de ces bulles de rien, symboles du rien des honneurs pourtant nécessaires à la force de l'espoir humain, du rêve.

Je dis à Éric :

— J'adore mon bateau, franchement. Je ne me lasse pas de contempler son trois-quarts arrière, courbé de trois façons. Mais j'avoue que l'arrière du Fife…

J'en avale ma salive, je vais me trahir :

— … j'avoue que l'arrière du Fife est encore plus beau, plus pur.

Et là, cette phrase chante à mon oreille :

— Le jour où ça vous tente, n'hésitez pas. Je vous prête *Pen Duick* et je vous autorise à le recopier, en bois, en plastique, à votre idée.

Plisson est témoin.

Aujourd'hui, 1er avril 2008, fête du poisson, et partant des voiliers à croupe de poisson, je n'ai pas qu'un mince regret au souvenir de la proposition d'Éric. Disons que je n'ai jamais eu l'occasion d'y donner suite, le sort étant passé par ici. Je craindrai qu'il ne repasse par-là si Gérard Petitpas ou Jacqueline Tabarly, aujourd'hui, consentaient à valider ces paroles sacrées qui persistent à résonner en moi comme une promesse, un vœu.

Il paraît que la vie est longue. Si tel est le cas, et si les mots dont je bleuis la page de mes cahiers chinois veulent bien se changer en or, il se pourrait que mon prochain bateau, sinon le dernier, fût jumeau de *Pen Duick*, décidément né pour s'éterniser.

La jeunesse ne soupçonne pas le pouvoir de la jeunesse. Mais le jeune homme auteur de quelque fait d'importance un peu miraculeux, oui, il a plus que des soupçons. Le voilà dans le secret des dieux, à tout le moins des sages, remplis d'une vigueur physique et morale qui les font sourire en tremblant. Le sage peut-il sourire autrement ?

Ne me demandez pas quelle réflexion nocturne a pu générer un paragraphe aussi claironnant. Je n'en sais rien. Une impulsion. J'ai lu sous la plume d'Alain Gliksman, décidément homme de mer et d'écriture – c'est assez rare pour être dit à ceux qui l'ignorent –, qu'après sa victoire fantomatique à travers le silence et la brume de l'Atlantique, Tabarly – que j'appelle Éric par tendresse envers le frère universel qu'il est pour tous depuis tant d'années, sur terre comme au ciel – avait reçu de la part du

public un hommage quasi religieux, comme il a pu s'en rendre en des temps homériques à Dionysos, Achille ou Persée. Les femmes lui couraient après. Beau mec, il ne l'était pas qu'à moitié. Mystérieux et doux, le regard filtrant et clignant du tigre en éveil, un iris aux pâleurs d'absinthe, le muscle tendu à crever la peau, la peau douce des gens des îles. Les femmes se bousculent au portillon du vainqueur. Tabarly vient des mers, il était seul, il a dominé la nature ou s'est concilié ses faveurs. Qui est-il ? Qui sont-elles pour lui ? L'homme est discret, ce qu'il est au naturel. « Ça ne vous regarde pas. » De tels mots ont très bien pu franchir ses lèvres. Le secret dont il aime entourer sa passion des mers est tout aussi inviolable quand on lui parle des femmes, l'air entendu, comme s'il y avait là, pour lui, forcément, une belle occasion d'être applaudi. Quelle malheureuse irait se refuser à Tabarly en 1964 ? « Allez donc vous faire voir par les Grecs ! » De tels mots ont fort bien pu franchir ses lèvres, Éric faisant volontiers mentir les clichés sur son motus légendaire, excellent parleur quand le sujet l'intéressait, voire excellent écrivain.

Interrogés, ses compagnons de mer sourient. Éric, les femmes ? Ah oui… Il est un proverbe marin coriace : une dans chaque port… Le pied marin sait aussi prendre son pied, oublier momentanément la mer par l'amour, quand la traversée, outre l'abstinence, vous a mis les nerfs à rude épreuve, et que l'on a vu trop souvent pointer la faux dans le miroitement des vagues. La femme, la vie sauve. La mer, la mère. La fiesta d'une escale où les belles ne demandent qu'à s'abandonner sur le beau bateau libre de rester, de partir à jamais, de mourir si Dieu le veut.

Homme à femmes, Éric l'était sans ostentation, sur un plan où la délicatesse avait un rôle à jouer. Il est romantique, timide ; il tombe amoureux. Si la rencontre doit avoir lieu, elle aura lieu. À voir la beauté des femmes qu'il a connues, ont peut imaginer que là aussi la chance était au rendez-vous.

Éric était un homme réservé. Ses équipiers dépeignent un chef de bord romantique, silencieux, et quand une fille lui plaît, il attend. Il peut attendre longtemps, elle aussi. Il est probable qu'adolescent il ait souffert en amour, la timidité faisant rarement progresser les affaires de cœur. La timidité cristallisant la timidité d'autrui. Il conquiert l'horizon, il a besoin d'être conquis par les femmes. Audacieux en mer, pusillanime en amour, d'une patience à perdre patience lorsqu'on attend qu'il daigne se déclarer.

Se marier ? Vous n’y pensez pas. Eh bien, pensez-y ! Il redoute le mariage. Il veut bien s’attacher à l’amour, mais le mariage, sûrement pas. Pour ce qui est des enfants, que les autres aient le bonheur d’en faire, de les éduquer. C’est ce qu’il prétend. En fait, il est prêt à dire comme tout à chacun : *Toi ? Ce n’est pas la même chose*. Un homme se marie tôt ou tard, il le sait, *le jour où ce n’est pas la même chose*.

Tout change après 1964, et de *Pen Duick* en *Pen Duick* il ne va plus cesser de voir abonder cette chance d’amour que beaucoup passent leur vie entière à guetter. Il aspirait à l’idylle, et c’est l’âme sœur humaine après la mer, sœur inhumaine qu’il désirait avoir dans la peau. On pourrait aligner des noms, esquisser les grandes lignes d’un tableau de chasse où le chasseur est le plus souvent pourchassé. Que l’amateur se débrouille avec la presse à ragots. On peut toujours, évoquant la mémoire d’un être absent, rappeler des épisodes que lui-même aurait choisi d’oublier ; au-delà des amours d’un soir, Éric voulait offrir sa parole et son âme, dons impossibles à révoquer. Il était fidèle à une petite mésange noire ; fidèle, il attendait l’amour de toute une vie. Pas de quoi sourire.

On peut quand même citer le prénom qui bouleversa puis unifia le formidable tempérament du marin. Prénom d’ailleurs inséparable aujourd’hui de celui d’Éric : Jacqueline, son épouse. Éric et Jacqueline. Leur fille s’appelle Marie. Il est fier de tenir dans ses bras tant d’années de vie.

Laisse-moi te parler franchement, Marie. Mon père me faisait penser au tien, fier, conquérant, secret. Il faut sans doute une longue mémoire pour explorer la chance d’être des Terriens, grâce à eux. Et, bon gré mal gré, de leur ressembler.

Assez parler d’amour, évocation taboue chez quiconque et *ligne d’ombre*, disait Conrad ; on ne doit pas la dépasser chez autrui, c’est le plus rétif des horizons.

16

Tout un pays va souhaiter emboîter le pas au vainqueur de l'Atlantique après 1964, et la navigation prendre un essor impensable avant lui. Le bleu du littoral se couvre de voiliers blancs pour adolescents bourgeois : lui à la barre, Ostik, elle au trapèze, échevelée, cuivrée, les bras en croix dans la lumière. L'aîné, lui, veut habiter à bord. On construit en bois, en plastique, en fer, en ciment, à tous les prix. Quand on n'a pas les moyens du meilleur marché, on construit soi-même. La librairie s'y met : construisez vous-même, soyez charpentier, soyez soudeur, électricien, plombier, radio-téléphoniste, faiseur de points, trigonomètre, lanceur de spi, cuisinier du large, peintre en carène, expert en corrosion, ingénieur en astuces navales, et le cas échéant soyez marin ! Le cas échéant, le bateau fini, sortez-le du hangar, descendez à la rivière la plus proche, allez chercher la mer au fil des eaux douces, naviguez, faites-vous plaisir, peur, sombrez, sauvez-vous si Dieu le veut, transi, demandez pardon aux hospitaliers sauveteurs bretons qui vous rattrapent aux cheveux parmi les brisants, *gratis pro deo*, ou bien considérez-les dents serrées s'ils font partie du décor depuis que la mer est mer, mauvaise à boire, bonne à rêver, à crever, grande dame ou surtout fieffée salope.

Recommencez, imaginez un bateau plus fort, des tôles de contre-torpilleur, songez au bout du monde, aux îlots des Hespérides. On lit du Slocum, du Le Toumelin, Adlard Koles, le manuel des Glénans. On lit du Moitessier, stupéfait devant *Joshua* digne du facteur Cheval, un chaudron rouge sang tout en plaies et bosses, couturé, bardé. On ne jure plus que par les croiseurs à gueule de vieille chaloupe norvégienne, avec des bateaux télégraphiques autoclaves, de la grosse chaîne spectrale en guise de hauban, les flancs badigeonnés au goudron, au minium.

Dans toutes les aires du vent, des aventuriers à poil de Robinson flairent une chance de paradis, de vahinés dépoitraillées loin d'une Europe en train d'américaniser ses routines : le fric, les moteurs, les week-ends, la télé, les distractions bâclées, tous les trucs de la nouvelle aliénation matérialiste, sans compter la rébellion des gosses et les femmes en humeur de

féminisme, la flagellation publique et privée du macho démasqué. Il n'est que temps de se replier en mer : en mer il ne passe jamais grand monde…

Voilà comment tant d'improbables goélettes et ketchs À VENDRE, dont feu mon cher *Aeleuthera*, vont remplir bassins à flot et marinas, de Lorient aux Antilles, ruinés par le prix des vagues et du vent. C'est la version des capitaines recyclés serveurs dans les pizzerias du port. Le rêve aussi peut ruiner le bateau qui prend la mer coûte que coûte. Rêver n'est pas naviguer. Gare à la confusion ! N'imite pas qui veut Robinson, Moitessier, Tabarly.

Voici la résistible ascension d'Éric Tabarly métamorphosée par lui-même après 64, et selon la foi qu'il avait dans sa bonne étoile. La litanie quasi judéenne de la tribu naissante des mésanges à tête noire vient d'entamer ses riches heures, et le maître à bord sait déjà quelle engeance il entend multiplier, à quelles fins premières. À quelles fins ? Quel insondable dessein ? quel enchantement l'attire au large ? Si jamais l'esprit d'aventure chimérique posséda un homme, c'est bien lui, cet adolescent rapiécé, amoureux des machines volantes et ventelantes, que lassaient toute œuvre personnelle et tout espoir éloigné du projet marin, si bien qu'en lui parlant on finissait par oublier que c'était lui, cet homme de chair-là, si doux, que tant de péripéties océaniques avaient mis en demeure de rester vivant.

La jauge, le rating, ce jeu du chat et de la souris avec le règlement anglais décuple chez lui sa naturelle obsession de la vitesse à la voile. Trop long, *Pen Duick 2* ? C'est à la scie que la chose est réglée, c'est par un gréement goélette augmenté d'un wishbone qu'il regagne la vitesse perdue. Il court les mers, mais victorieux ou non il lui faut un nouveau bateau.

Pen Duick 3 vient au monde avec un air de famille qui tient non seulement au noir, la non-couleur des Fife, mais à la sveltesse d'oiseau. J'ai déjà dit, mais le redire est agréable, quel invincible pur-sang fut ce *Pen Duick 3* haï des Anglais qu'il humilia jusqu'à l'îlot Fastnet, leur imprenable joyau, navire à l'aise aussi bien dans la victoire, le repos du grand coureur, que dans ses chamailleries sans haine avec l'ouragan.

Par comparaison, *Pen Duick 4* fait figure de monstre, et de monstre mal luné. Dans la fratrie des mésanges, il n'est pas noir, et si la sveltesse est toujours de rigueur, elle se partage entre les flotteurs d'un multicoque à trois poupes, trois élancements, trois étraves. C'est un *Pen Duick*, assurément, mais sans la philosophie du *Pen Duick* tutélaire, trop grand devancier,

impatient, imaginé d'abord pour réfuter l'idée d'avoir un concurrent sur l'eau. C'est un défi colossal, à l'instar du *Titanic*. À l'instar du *Titanic* il finira corps et biens sous la mer. Des records de vitesse il en établira plus d'un, mais dans la souffrance, la casse, les pépins, l'incertitude, et quand il remportera l'Ostar en 72, ce n'est même plus Tabarly son héros, mais un ancien équipier surdoué, Alain Colas, l'homme aux pattes de lapin sur les joues, le traître dont Éric refusait qu'on lui parlât.

On est loin des Atrides, mais pas si loin, et si véloce qu'il fût, l'immanence prendra de vitesse le bateau rebaptisé qui croyait pouvoir évincer la petite mésange noire et filer ses grandes amours avec la mer sous les auspices de *Manureva*. On ne change pas impunément les lunes en louis d'or, ni l'ampleur des sphères étoilées en atout personnel. Inquiétant bateau sur lequel, finies mes libations avec le capitaine du pétrolier *Octane*, je restai un long moment à méditer, assis à la barre, respirant les effluves de mélasse d'un silo proche, écoutant comme des élytres de métal tinter sur le métal glacé.

Pen Duick 4 épura chez Éric l'amour du bateau à voile exclusivement conçu pour métamorphoser la vitesse de l'air en vitesse vraie du voilier sur l'eau. Le multicoque annonçait l'avenir, mais ne pouvait-on faire encore mieux ?… L'aviateur ne dort que d'un œil, chez Éric : décollage de l'avion, décollage du multicoque à pleine vitesse, relié à l'élément par des ailerons, vitesse encore accrue. C'est un rêve. À étudier !

Pen Duick 5, un monocoque aux œuvres planantes, vainqueur de l'Arc Transpacifique en solitaire, au portant six mille milles, illustre paradoxalement ce vœu d'oiseleur rêvant le volatile idéal pour fendre la bise. Après trente-neuf jours, le poisson-volant arrive à bon port dans les bassins d'un Tokyo désert au crépuscule, avec une avance telle sur les suivants – dix jours – que pas un membre du jury ne songe à l'accueillir.

Où donc se cache le jury, comment fait-on pour informer les badauds que l'on arrive à l'instant même de San Francisco et que l'on aimerait voir homologuer son temps record par les officiels du coin, s'il en est ? Il baragouine, ne comprend rien au japonais. Il erre pieds nus, le jean en loques, le regard halluciné, aussi barbu qu'on peut l'être après quarante jours et nuits d'épuisement sous tous les soleils possibles et imaginables, il passe des coups de fil en anglais, rentre à bord pour trouver l'intendant sur le quai, stupéfait, le secrétaire du Nippon Ocean Race Club, se demandant quel énergumène est-ce là, ce gaillard fantomatique à l'anglais bredouillant,

pièce à conviction d'une arrivée qu'il tient juste à signaler avant d'aller dormir en joignant des mains crevassées contre sa joue, oui, dormir profondément…

Il gagne, il perd, il finit toujours par regagner et communiquer, du marin qu'il est inlassablement, l'image tutélaire d'un chef moral qu'il fait bon citer en exemple, imiter, admirer. Il n'est plus tout jeune, et plus tout jeune il se croit toujours à l'orée des belles heures, comme à Préfailles où les voiliers qu'il armait, les périssoires délabrées qu'il emmenait à la pêche au tacot, les catamarans-taudis qu'il équipait de liège repris à l'ennemi, lui servaient juste à manger du rêve, appétit jamais rassasié quand il regardait…

Mais que diable peut regarder Éric, à trois ans, six ans, dix ans, quand il regarde la mer entre Pornic et Noirmoutier ? Quand il regarde quoi ?

La mer ?

Mais qu'est-ce que la mer pour les yeux d'un enfant qui vient au monde ?

À trois ans, six ans, dix ans, j'arrivais à la mer et mon cœur battait violemment. Enfant, on essaie déjà d'arracher à l'océan, merveille entre les merveilles, ce trois fois rien du secret des choses qui, lorsqu'on l'attend toujours avec la même avidité, s'est déjà dissipé. Mer, jeunesse, mirage…

Dans les années 1970, Éric sait, pour l'avoir bien souvent démontré, que le multicoque est bien l'avenir des tournois océaniques. Mais l'avenir coûte une fortune. Pour l'Ostar 76, Éric envisage un trimaran monté sur foils. Qui va payer les travaux d'étude, la réalisation ? Quels matériaux utiliser ? Les ailerons n'ont d'intérêt que si la coque centrale du bateau consent à déjauger. Il faut du léger. Les muses glaciales de l'océan ricanent à cette idée. Alliages, fibres de carbone ? Des mots connus chez les avionneurs, sans application dans les chantiers navals.

Éric n'a pas un sou. Le voilà contraint de céder *Pen Duick 4* au railleur Alain Colas, guère plus riche que lui. Toute une famille met la main à la poche et s'endette ici et là pour payer ce voilier qui ne gagne pas les courses et cependant bat tous les records de vitesse. En 1972, il remporte l'Ostar. Il s'appelle *Manureva*. Victoire ambiguë : du maître à bord ou du bateau, qui a gagné ? Colas vient de prouver qu'il est un grand marin ; le trimaran conçu par Tabarly, qu'il est un grand bateau. Frustrant pour Éric, agaçant pour Colas qui va multiplier les phrases assassines, refusant de céder un pouce de gloire à l'ancien mentor qu'il traite aujourd'hui sur un pied d'égalité, sans

cacher que Tabarly n’est plus ce qu’il était depuis que lui, Colas, devient ce qu’il est et va rester : le meilleur.

Les modalités d’une émulation fratricide s’étalent régulièrement dans la presse au mépris complet du sens naval qui veut que la discrétion prime les sentiments personnels, en public, quoi qu’on pense d’un autre marin. Colas parle, il parle trop.

— Il parle trop, dit Éric.

— Vous l’admirez ?

— Pas des masses.

— Pourquoi ?

— Il parle trop.

Éric se tait, bougonne, ravale son dépit. Il est dépité de voir le trimaran servir de podium à ce fier à bras, ce matamore qu’il a formé. Colas prétend l’avoir abattu, détrôné dans le cœur des bonnes gens qui n’ont pas l’occasion de traverser l’Atlantique en voilier et qui, de l’océan, ne connaissent qu’une seule et même vague, une fois l’an, la dernière avant la terre ferme où elle s’aplatit innocemment parmi les baigneurs.

La mer, la mer… Un seul ring pour corriger celui qui veut absolument camper le personnage enfantin du rival sûr de son talent. Un seul ring : la mer ! Un seul trophée à décrocher pour dissiper ce malentendu nauséabond : l’Ostar, l’Ostar 76, le prochain !

Extraordinaire : des centaines de marins, les as du monde entier, sont inscrits, mais il est connu d’ores et déjà que deux hommes ont rendez-vous sur le fil d’arrivée – les deux frères ennemis, désormais : Colas, Tabarly. Le Méridional, le Breton.

Qui vaincra ? Qui baissera les yeux ? Le bavard ou le silencieux ? C’est pis qu’un duel, une guerre à deux. Et l’on verra jusqu’où peut s’abandonner un esprit, fût-il celui d’un grand marin, quand l’amour propre lui porte conseil : quand il fait nuit sur la mer et que la mer bat le navire à mort, et sans un mot fait savoir l’homme seul qu’il n’est pas une goutte d’eau salée, pas un reste d’encablure à courir qui ne se gagne en les dérobant à la façon du voleur de poules.

Il me vient à l’idée, si l’on veut une circonstance atténuante, qu’Alain Colas était plus ou moins timbré, lorsqu’il termina l’Ostar 76, fou de jalousie, de souffrance physique. Un pied en moins, imaginez ça ! Une patte folle, estropiée, une grosse tatane orthopédique d’ancien combattant tenue par des tours de sparadrap. À suivre…

17

Il n’est pas dit qu’Alain Colas, porté au pinacle en 1972, aurait jamais pu tenir dans le cœur des braves gens la place d’Éric Tabarly, même en additionnant les victoires. Rien n’est jamais dit. Que le public aime le vainqueur et lui fasse des risettes, c’est un lieu commun. Que la mauvaise langue pérore à l’avant-scène, on est tout ouïe.

Tabarly ? Du passé. De la chance. Un bon marin né au bon moment. Un champion artisanal. Un paysan des flots bleus, comme tous les Bretons. Les bateaux évoluent, les techniques s’affinent, la modernité s’impose, *Pen Duick 4* lui-même doit laisser la place à… À quoi ?

À un multicoque, forcément. À un multicoque, monsieur Colas, pas plus rapide qu’un multicoque, vous l’avez prouvé en 1972, c’est d’ailleurs un multicoque top secret que monsieur Tabarly est en train d’imaginer pour l’Ostar 76.

Ah ah ah ! réplique Colas. Laissez-moi rire ! Que monsieur Tabarly commence par trouver un budget, et qu’il mette ensuite au panier sa fausse bonne idée ! Mieux qu’un multicoque, les enfants : un monocoque ! … Un monocoque, parfaitement, mais si long que pas un trimaran ne pourra lui faire ombrage. L’avenir ? Sachez qu’il appartient aux longues flottaisons, inenvisageables pour les multicoques aux liaisons fragiles. Rassurez-vous : ce que je prévois passe l’imagination. Vous m’aimiez ? Vous allez m’adorer !

Quarante mètres. Quarante-cinq mètres. C’est la longueur du prototype auquel travaille l’architecte naval Michel Bigoin pour Alain Colas, la star océanique de Marseille. Encore trop court, dit Colas. Je veux un bateau plus long que celui de tous mes concurrents ! Je veux que l’on ajoute au moins dix mètres au dessin du plus grand des voiliers prévus. Colas exige. Il est soutenu dans la région. Gaston Deferre, maire de la ville, assure avec *Le Provençal* une campagne publicitaire effrénée autour du maxi-*Manureva* qui ne cesse de s’allonger. Cinquante-cinq mètres ! *Le Provençal* peut ainsi donner le montant du chèque vertigineux que Gilbert Trigano remet au marin marseillais pour que son voilier vainqueur, forcément vainqueur de

l’Ostar à venir, porte le nom d’une marque à succès connue du monde entier : *Club Méditerranée*.

Club Méditerranée s’appellera le Classe 1, démesuré, crayonné par Michel Bigoin, construit par l’arsenal de Toulon. Et puisque la folie des grandeurs a désormais les moyens du Club, ce n’est plus un trois-mâts géant qui met sur les dents le navigateur solitaire, mais un quatre-mâts ! Intelligent mais un rien timbré, le loup de mer… Il faudra beaucoup discutailler pour lui faire admettre que soixante-dix mètres est une longueur à la mesure de ses vœux, pour son voilier, supérieure à celle des navires du Roi Soleil et du roi Serrurier, eux-mêmes enclins à désirer la grandeur sur mer.

À soixante-douze mètres, Colas dit banco ! Soixante-douze est son chiffre fétiche, le millésime de son Ostar victorieux. Pendant ce temps-là, Tabarly…

Colas n’y pense plus en 1975, ou si peu. C’est un monsieur très important qui brasse des affaires et des rêves de haute mer où le plus haut, c’est lui. Un jour à Marseille, un autre à Toulon, un autre à La Trinité où *Pen Duick 4*, pardon, *Manureva*, l’attend au mouillage devant les pontons, admiré de loin par les badauds à pied, de près par les badauds à flot. Bateau d’Alain Colas, bateau d’Éric Tabarly.

Bateau irréel. L’irréalité est l’un des apanages de l’Enfer, celui qui permet d’en mitiger l’effroi. Etrange, inhumain, ce bateau ! *Pen Duick 2* fut aimé dans la victoire ; le trimaran vainqueur, lui, inspira des sentiments dénués de toute affection : trop différent physiquement des voiliers que le public aimait aimer.

Des petits bateaux, maman, et des grands qui vont sur l’eau.

Le 13 mai 1975, par un beau soleil du sud, Alain Colas sortit sous voile de La Trinité, emmenant femme et famille en balade aux îles, heureux autant qu’il savait l’être. On entend par là qu’il avait pour but d’accéder à l’échelon supérieur de la notoriété, là où Tabarly faisait déjà figure de mythe. Tant qu’il n’aurait pas remporté l’Ostar sur un bateau à lui, son lumineux bonheur social et familial le laisserait insatisfait. Il est donc aux îles. On peut l’imaginer filant sur Houat à douze nœuds, à travers la baie de Quiberon, se régalant des lumières pailletées, blanches et bleues, que les granits schisteux du passage des Sœurs font tressaillir dans la brise et sur

l’eau ; on peut l’imaginer à l’ancre devant l’immense plage aux ondulations sahariennes où l’ancien débarcadère a laissé quelques blocs taillés dont certains ont encore l’air d’être empilés. C’est d’ici, dit Colas, que le curé de Houat faisait tirer au canon sur l’île Hoëdic, après la Révolution, dans l’espoir de trouer leur couenne rose à quelques Anglais cantonnés là par la Couronne, à savoir la police secrète de Sa Majesté. Le canon était vieux, une antique bouche à feu d’ailleurs anglaise, remontée d’un navire naufragé, les boulets n’arrivaient jamais à destination, et pourtant, voyez comme Hoëdic paraît proche de nous ! Il suffit de tendre la main pour saisir les choses que le regard capte en premier. Un seul boulet, porté sur le lit d’un tumultueux souffle d’hiver, atteignit l’île sœur, et ce fut le curé de Hoëdic – on disait « recteur », à l’époque –, un sacré marin pêcheur, qu’il décapita pendant la cérémonie de bénédiction du flot.

On peut l’imaginer, Colas, relâchant ensuite à Belle-Île et se demandant où passer la nuit avec ses encombrants flotteurs. Il désire amener son monde à terre, se montrer incognito, blindé de lunettes noires, au café du port, devant la cale où *Guerveur* et *Guedel*, navires à passagers grinçants de la Compagnie morbihannaise, débarquent et rembarquent les chics visiteurs de cette oasis atlantique, à la fois connue dans les années 1970 et totalement préservée du tourisme grégaire qui se rue au sud, le Sud méridional. Délicat de stationner au Palais, même remorqué. Impossible à Sauzon. Impossible à Sterwen et Stervras, les ports préhistoriques de la côte Sauvage, rendez-vous des contrebandiers, l’angle idéal que tous les philosophes auraient avantage à contempler pour dépeindre au mieux le sens relatif du Beau chez l’humain. On peut mouiller à la plage, mais on est loin de tout : les Grands-Sables, Bordardoué, Ramonette, protégés du vent d’ouest, pourquoi pas ? Un coup de sud orageux peut toujours arriver, vous flanquer à la plage. Éternel dilemme, au moment de choisir la nuit d’un grand voilier. Mouillage forain ou mouillage urbain, à l’abri d’un môle ou dans une rivière ? On va dire qu’Alain Colas jette l’ancre dans la boucle de Ramonette, au sud du Palais, déjà décidé à rejoindre La Trinité avant la nuit. Ce qu’il fait après qu’ils sont tous descendus en youyou manger une glace au Café du Port. Allez, on fiche le camp !

Voici que dans la destinée d’Alain Colas entre enjeu une pièce de métal physiquement dérisoire, on peut appeler ça l’anneau du manillon qui tient la poulie – ou réa – de grand-voile en haut du mât. Le *scrupulum* ou gravillon coincé dans la sandale du fantassin romain l’empêchait d’avancer. Le

manillon dont il est question empêchera non seulement Colas de marcher, mais il n'est pas excentrique de supposer qu'il n'aurait pas disparu en mer – en tout cas disparu, comme il disparut deux ans après l'Ostar, en grotesque diable boiteux, humilié, prétentieux –, sans l'anicroche du 13 mai 1975, la Pentecôte, à 18 heures et probablement quelques poussières.

Foc affalé, *Manureva* le prestigieux arrive à six nœuds vers sa bouée sous le regard des mille et un flâneurs massés sur les quais et sur le ponton pour voir le champion manœuvrer.

Anicroche, accident.

Alain Colas veut descendre la grand-voile qui ne descend pas d'un pli.

Soit le trimaran percute à pleine vitesse le ponton, soit il éperonne un rand sloop bleu en lofant.

C'est maintenant ou jamais qu'il faut arrêter le bateau. Colas se précipite à l'avant pour jeter l'ancre. Parlons-en ! Elle pèse cinquante-six livres de fonte d'acier galvanisé, elle est munie d'une chaîne de douze, en acier galvanisé elle aussi, actionnée par un guindeau mécanique déverrouillable instantanément.

Colas déverrouille, l'ancre plonge à pic de tout son poids, entraînant la chaîne à la volée, entraînant aussi le pied gauche du marin pris sous la chaîne, le broyant contre les joues d'inox du davier qui guide les maillons dans la poulie d'étrave. De la chair à pâtée sanguinolente. Un reste de pied ne tenant plus au tibia que par un tendon, Alain Colas est transporté à l'hôpital.

Il n'y a rien à faire, rien qui pourrait rendre au marin son pied valide. Les médecins proposent amputation, béquilles, prothèse. Colas répond : *Club Méditerranée*, je garde mon pied tel qu'il est, débrouillez-vous pour qu'il me supporte au moins jusqu'à l'Ostar ; n'oubliez jamais que je vais gagner, car *j'accomplis un acte de foi*.

Il va l'accomplir en claudiquant et souffrant le martyre.

Finalement, sa foi l'aura perdu.

Que ce discours aux interpolations variées ne fasse pas oublier au lecteur – d'autant moins s'il est jeune et terrien depuis trop peu d'années pour avoir connu ces « actualités » en leur temps – qu'Alain Colas est certes un bluffeur, un ramenard de capitaine à voile, mais d'abord un capitaine courageux, et courageux jusqu'à la folie. C'est bien capitaine Courage, son vrai nom !

Pendant ce temps-là, Tabarly n’est pas au mieux. Il poursuit une carrière océanique aux résultats trop irréguliers, sous des climats trop éloignés pour tenir son public en haleine, voire parer les coups bas dont il est l’objet. Tout discret qu’il est, il a parfaitement compris que le côté obscur de la force lui lance un défi sur l’eau, disons le 4 juin 1976, à Plymouth, direction Newport, et que le monde entier serait déconfit s’il faisait faux bond à l’Ostar.

Il tarde à s’inscrire. Le temps – qui n’en fait jamais d’autres – passe, on est fin 75, et Tabarly feint d’ignorer les délais. Sa méthode est toujours aussi rentable, qui consiste à laisser planer un doute sur ses intentions vraies. On peut avancer qu’elles dépendent uniquement du bateau-oiseau dont il rêve et qu’il s’acharne à vouloir opérationnel à temps, contre l’évidence pécuniaire, technologique, professionnelle. C’est au rêve, hélas, d’épouser la réalité, jamais l’inverse, et s’il connaît la chanson, Tabarly refuse de l’écouter. L’un de ses équipiers lui présente un jour un modèle réduit, comme il s’en confectionnait autrefois sur les navires ayant traversé la tempête, et que l’on retrouvait se balançant, *ex voto*, sous les plafonds étoilés des chapelles. Éric le prend assez mal. On se moque de lui. Il voit une espèce de trimaran dérisoire, un assemblage de bouteilles de plastique et de lignes à thon. L’esquif a pour nom *Biquette* ! Raillerie ? Mutinerie ?

On est alors à Rio de Janeiro sur *Pen Duick 6*, bateau qui vient de considérablement défrayer la chronique pour le meilleur et pour le pire. C’est l’un des plus beaux voiliers de course au monde, un ketch en duralinox d’une longueur de vingt-deux mètres vingt-cinq, dessiné par André Mauric et réalisé par l’arsenal de Brest. L’indispensable Gérard Petitpas, l’homme de toutes les situations délicates dont s’accompagne le financement d’un grand racer océanique, a dû faire assaut d’ingéniosité, d’opiniâtreté, de culot pour le payer. Il n’est pas exagéré d’écrire qu’avec le financement du *Pen Duick 6*, il vient d’inventer la sponsorisation. La presse n’a pas manqué de s’étonner que nos arsenaux, chargés par l’État de renouveler selon les besoins nationaux du moment la flotte de guerre, construise le voilier d’un officier de marine, si renommé soit-il. L’argent du contribuable serait-il mal employé ?

+ 4 pages à venir

Erwan Quéméré

J’ai tout dit, je crois, déjà… J’ai parlé à des médecins… je veux dire : après. Ça fait dix ans… Plus d’une fois j’ai crié qu’il était impossible de décrypter un pareil souvenir. J’étais seul dans mon souvenir avec la voix d’Éric. Quelle différence entre souvenir et cauchemar ? La vie d’un homme, d’un ami. La voix d’un ami perdu.

Erwan Quéméré, visage étroit, regard clair, mains fines, a cette voix unie qu’on aime entendre sur un voilier, ferme et douce à la fois, rassurante. Je comprends qu’Éric Tabarly ait désiré l’avoir à ses côtés pour la croisière à Fairlie.

« Il était prêt à partir seul, au besoin. Jacqueline, enfin son épouse, avait un pressentiment. Pour la première fois en vingt-deux ans elle disait : non, n’y va pas. Allez donc fléchir le bon Dieu. C’est elle qui m’a téléphoné. Elle était très inquiète, elle me suppliait d’accompagner son mari. »

Erwan me regarde, il regarde à travers moi. Il donne l’impression de se parler à lui-même et d’être ailleurs.

« … *Pen Duick* a relâché quelques jours à Newlyn, en Cornouailles, bloqué par le mauvais temps. Éric s’en fichait un peu, du temps bon ou mauvais. Mais c’était un courant fort de noroît et jamais on n’aurait passé Land’s End. Un gréement à corne aussi puissant fatigue, face au vent, beaucoup plus qu’une voile Marconi. On attendait du sud, la même brise mais de sud. Le 12 elle s’est levée, on est partis. On était tous d’excellente humeur. La veille ou l’avant-veille, Éric dînait en chantant sur *Magda*, le yacht de ses amis suédois. Comme nous, ils allaient à Fairlie. On a quitté Newlyn ensemble. On les a perdus de vue au cours de la journée. La visibilité tombait, le baromètre aussi… »

Impressionnant, de voir quelqu’un s’efforcer d’encercler au mieux, de plus en plus près, ce qui ne peut qu’être son plus mauvais souvenir.

« … pas le vent : il ne tombait pas, il fraîchissait avec la nuit. Il avait beau nous emporter, le bateau devenait difficile à manœuvrer. Même avec une barre à roue, il aurait fallu envoyer la voile de cape. La corne était

beaucoup trop lourde avec ces rafales, et les à-coups qu'elle donnait, on les ressentait physiquement, dans nos carcasses à nous.

« — Prends la barre, m'a dit Éric, on affale et on envoie la voile de cape…

« J'ai pris la barre. Éric est monté sur le rouf, les autres étaient au pied du mât pour libérer les drisses.

« J'ai pensé : pas facile, dans la nuit noire, on va morfler. La seule chose à faire était venir au vent pour stabiliser *Pen Duick* et pour que la corne descende bien droit.

« J'ai dit, ou plutôt j'ai crié :

« — Je lofe ?

« — Non, m'a dit Éric par-dessus son épaule.

« Venir au vent, lofer… Perdre le temps d'une voilure faseyante, c'était mal connaître Éric. Il y a des bras, sur un voilier, pour assurer la manœuvre sans que le bateau ralentisse. En course, en convoyage, Éric restait avant tout un obsédé du chronomètre. Un mille est un mille…

« — Je ne lofe pas ?

« — Non.

« La voile trempée pesait des tonnes, la bôme accrochait le haut des lames et la corne, eh bien, la corne envoyait des coups de corne à mi-mât, et soudain le bateau faisait des bonds d'une vague à l'autre, comme fou…

« — Je lofe ?

« — Non.

« On a bordé la voile. On a saisi la bôme sur l'X du support… Restait la corne : elle ne descendait pas…

« — Les drisses sont claires ? a dit Éric.

« — Pas claires.

« La corne, c'était pour Éric. C'est lui qui devait l'attraper seul, l'immobiliser, la coucher sur la bôme, et les autres viendraient l'aider à la rabanter, la ficeler.

« Trop long, j'ai pensé.

« Trop long, a dû penser Éric.

« Trop long, a dû penser chacun.

« Éric s'échinait sur la grand-voile, et puis la corne est arrivée à sa hauteur, et puis… »

Le 13 juin 98, à 0 h 15, une vague fit un croc-enjambe au *Pen Duick* qui versa dans un roulis tribord, puis se redressa brutalement sur bâbord, passant le lit du vent. Rabattue par une rafale à contre sens, la corne qu'Éric allait saisir le frappa en pleine poitrine, de plein fouet, le précipitant à la mer.

C'est en vain qu'on le chercha jusqu'au matin.

Erwan me regarde toujours, et ce n'est évidemment pas moi qu'il voit dans mes yeux.

Il a dit quelque chose en tombant. Ce n'était pas un cri, c'était des mots… Un seul mot, ou plusieurs.

Dix ans plus tard, Erwan se rappelle avoir entendu son ami non pas lancer un cri, mais dire quelque chose en tombant à la mer.

Un adieu ? Quel adieu ?

Il entend clairement la voix dans le vent noir qui balaie la mer invisible autour du bateau.

Il entend la voix d'Éric, pas les mots.

TABARLY

« J’ai connu la légende avant d’approcher l’homme, avant que Tabarly fût un nom prestigieux sous tous les climats. On aurait dit Ned, le matelot bravache du capitaine Nemo. Des biceps gonflés à crever la peau. Un visage hâlé de bonne épaisseur, les pommettes saillantes, un regard vert aux pâleurs d’absinthe.
Son chez-lui, c’était l’horizon. C’était toiler la mâture, c’était le prochain mille à courir. Il disait : ‘‘Je ne fais que vivre la vie comme je l’imaginais.’’
Vainqueur de la Transatlantique en 1976, il dit toujours non au mariage. C’est alors qu’il rencontre Jacqueline... Après 1978, son chez-lui c’est Gouescac’h, au bord de l’Odet, face à l’océan. La belle vie que la vie d’Éric Tabarly, entre Jacqueline et Marie, leur fille !
Le 13 juin 1998, peu après minuit, en mer d’Irlande, quelque chose lui arriva... Mais qui pouvait empêcher Tabarly d’embarquer pour un dernier verre, un dernier océan, le der des ders... ? »

Yann Queffélec, prix Goncourt 1985 pour Les Noces barbares, *célèbre l’homme et le marin, disparu en mer dans la nuit du 12 au 13 juin 1998. Une histoire d’amitié où l’auteur, marin à sa manière, se souvient qu’il fût à treize ans l’équipier occasionnel d’Éric Tabarly...*

1 Hospitalier sauveteur breton (*NdE*).

2 Non pas un croiseur familial, mais le nom de la première pilule contraceptive.

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library